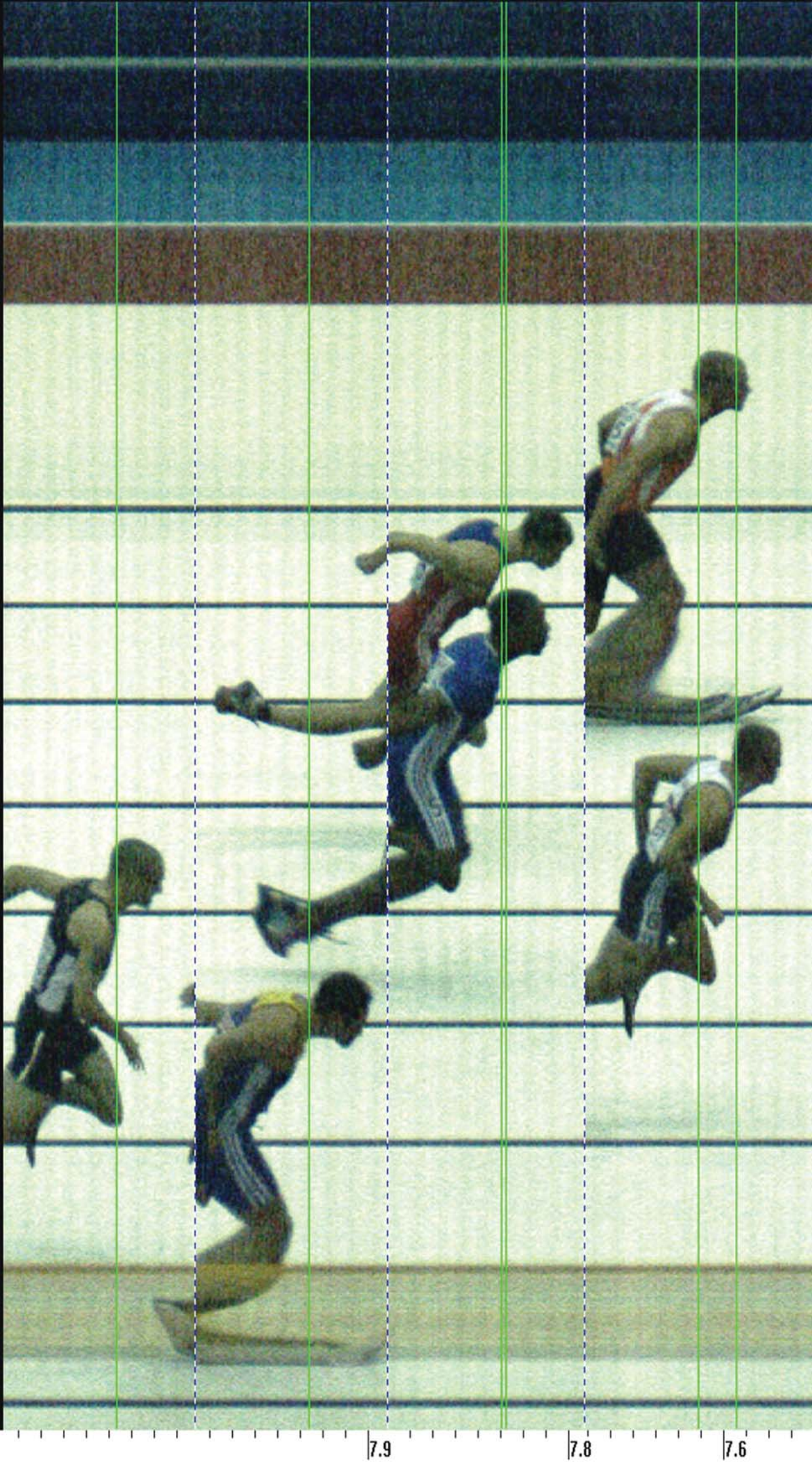


ARKITEKTURTÄVLING, EUROPA 9 TJÖRN

Examensarbete vid Fakulteten för Landskapsplanering, Trädgårds- och Jordbruksvetenskap, SLU, Alnarp. 2007:26
av Esbjörn Kjell vid Landskapsarkitekturprogrammet



Examensarbete inom landskapsarkitekturprogrammet 2007:26

Examensarbete om 30 hp i landskapsarkitektur, SLU Alnarp, Fakulteten för Landskapsplanering, Trädgårds- och Jordbruksvetenskap, 2007-09-14. Titel: **ARKITEKTURTÄVLING, EUROPAN 9 TJÖRN**
Esbjörn Kjell, esbjorn.kjell@gmail.com

Degree project, 30 hp, for a Master of Science in Landscape architecture at SLU Alnarp: Department of Landscape planning Esbjörn Kjell. esbjorn.kjell@gmail.com. **ARCHITECTURAL COMPETITION, EUROPAN 9 TJÖRN**

Handledare:

Fredrik Fritzson, UID & Ann Bergsjö, Fakulteten för Landskapsplanering, Trädgårds och Jordbruksvetenskap

Examinator:

Gunilla Lindholm & Maria Kylin

Foton och bildmaterial, där inget annat anges, författarens

Omslagsfoto från www.swiss-hurdling.ch, 60m Hurdles Men, European Indoor Championships, Birmingham 2007

Copyright Lund 2007-09-14

Ett stort tack till alla mina vänner som stött mig under mitt arbete. Det är skönt med avbrott. Särskilt tack till Ola som alltid har tid och en länk till övers, Sabina som gav mig en flygande start, Olof & Albin som genom diskussion och konkurrens inspirerade mig, Björn för diverse hjälp och stöd, men framförallt Emma för att hon hela tiden får mig tro lite extra på mig själv. TACK!

Ett stort tack vill jag också rikta till alla på skolan som hjälpt till på olika sätt, både under examensarbetet och under tidigare projekt. Här vill jag särskilt tacka Fredrik Fritzon för att han inspirerat mig, bidragit till ovärderliga erfarenheter och många skratt. Tiina Sarap, Carola Wingren, Gunilla Lindholm, Pär Pinge Gustafsson, Maria Hellström och Ann Bergsjö ska också ha ett stort tack för att de gör landskapsarkitektur spännande och gett mig en vilja att utvecklas.

Sist men inte minst vill jag tacka Inga-Lill Olsson och Berit Zander som alltid har stenkoll och kan lösa allt!

5 dl

INNEHÅLL:

INLEDNING: sammanfattning 5,
abstract 6

DOKUMENT: tankar om att tävla
i arkitektur 8, tävlingsprogrammets
utformning 11, kritik mot
tävlingsprogrammet 13, inlämning 14

DESIGN: förslaget 15, tankar om
mitt förlag 19, dagbok 27

BILAGOR & REFERENSER:
bilagor & referenser 34



MATLAGNING
GRÄDDE
PETT-GRÄDDE

Delicata

Soltørrede tomater i olie
Soltorkad

sammanfattning

Att tävla i arkitektur har för mig alltid framstått som lika märkligt som spännande. Arkitekturtävlingar kan vara ett av få tillfällen då arkitektur faktiskt tillåts att bli konst på riktigt. Dels för att tävlingen föder spännande förslag och idéer som ibland tar sig mer konstnärliga former än vad som är vanligt. Men också för att det är en konst att handskas med speciella förutsättningar som en tävling innebär på bästa sätt. Jag ville delta i en arkitekturtävling för att undersöka vad det innebär att tävla i arkitektur. Valet av tävling föll på en European 9 deltävling på Tjörn.

En fråga jag försökt finna svaret på är varför man tävlar i arkitektur. Finns det ett svar eller är det en fråga som är omöjlig att besvara? Kanske lika omöjlig att besvara som det är omöjligt att tävla i arkitektur? Eller?

Jag fann ett svar som jag hoppas och tror är anledningen till varför man tävlar i arkitektur. Vi tävlar i arkitektur för att utveckla arkitekturen och för att utveckla oss som arkitekter. Tävlan ger oss en chans att utmana den traditionella arkitekturen. Tävlan ger oss möjligheter som vi kanske inte har när vi styrs av arbetsgivare och beställare. Att arbeta med ett tävlingsförslag ger frihet att uppmärksamma nya aspekter av och tankar kring arkitektur och gynnar både individuell utveckling och arkitekturens utveckling. Jag tror att arkitektur är något som vi utvecklar tillsammans genom att dela med oss av våra idéer och tankar. Varje enskilt projekt bidrar till att utveckla arkitekturen men kanske är det tävlingar, eftersom de får så stor uppmärksamhet, som gynnar utvecklingen mest. Att ta del av andras tankar och projekt samt utveckla våra egna, i tävlandets relativt fria ramar, inspirerar till utveckling.

Det finns givetvis fler bra svar på frågan beroende på vem man är. En beställare kanske inte skulle ge mycket för mitt svar. Han eller hon är mer intresserad av att få in flera bra och spännande förslag och lösningar på ett problem. Jag har valt att ge mitt svar utifrån arkitektens synvinkel.

Mitt eget projekt handlade i första hand om att finna svar på de frågor jag hade samt att genomföra tävlingen på bästa sätt. Genom att göra det har jag på flera sätt gjort just det som tävlandet tillåter oss att göra. Jag har utvecklats som arkitekt och blivit mer säker i min roll och mina styrkor. Under arbetet blev jag mer och mer intresserad av att arbeta med projekt som griper tag i större sammanhang, projekt som förenar land, vatten och byggnader, där infrastruktur och landskap kan stärka varandra. Jag tror det är viktigt att arkitekter tillåts att vara med hela vägen i större projekt som detta, från översiktlig plan ned till detaljnivå. En del av arkitektens ansvar blir då att se till att det finns en harmoni, en röd tråd, mellan helheten och detaljerna.

Genom mitt arbete har jag också i viss mån utvecklat arkitekturen. Kanske inte genom häpnadsväckande idéer, men mitt deltagande tillåter mig att presentera min syn på arkitektur, inom ramarna för tävlingen. Det ger mig en möjlighet att delta i en debatt om vad arkitektur är och hur den ser ut och deltagandet bidrar till att utveckla arkitekturen.

Den här texten är en sammanfattning av mina tankar kring tävlandet och kring projektets utformning. Den är personligt skriven och gör inga anspråk på att vara vare sig vetenskaplig eller akademisk. Jag hoppas istället att den upplevs som intressant, självsäker, rolig och ibland provokativ. Det är alltså en liten del av mig själv.

abstract

To me, competing in architecture has always been slightly odd and at the same time exiting. These competitions are one of few occasions where architecture is almost like art. The competition generates a variety of ideas and projects and these are often expressed in a more appetizing and artistic way than traditional architecture. It's also an art to master the special circumstances and requirements of a competition. I wanted to participate in an architecture competition to see what it meant to be competing in architecture. The choice of competition was Tjörn, a European 9 site.

One of my questions was "why do we compete in architecture"? Is there one answer or is it impossible to give one answer to this question? Maybe it's just as impossible to answer the question as it is to compete in architecture?

However, I did find an answer and what I hope to be the reason for competing in architecture. We compete to evolve architecture and to evolve as architects. The competitions are a chance to question traditional architecture. We are not constrained by our commitment to employers or customers. The project gives us freedom to explore ideas and try out new methods. This benefits both architecture as subject and the architect. I believe that architecture is something we evolve together through discussions and the sharing of ideas and thoughts. All projects contribute to evolving architecture but since competitions are given so much attention, I think they are most important. To be develop our projects within the loose reins of a competition, and watching others do the same, inspires us to evolve further.

There are obviously many different answers to the question "why do we compete in architecture"? Depending on who you are you might have a different opinion. My answer is to be seen as an architects' point of view.

The goal with this project was to find the answers to my questions about competing and to participate in the competition. By doing this I've done just what I believe is the meaning of a competition. I've evolved as an architect and feel more self-secure as an architect and more aware of my strengths. During the project I got more and more interested in projects that focus on the entire context, projects that connect land, water and buildings, where infrastructure and landscape are balanced and benefits from each other. I think it's important that architects are involved from the start in this kind of project, from master plan to detail. One of the architects' responsibilities is to make sure there is a red thread connecting the big picture and the details.

Through this project I have somehow participated in evolving architecture. Maybe not through all my grand ideas, not that many actually, but through participating and sharing my thoughts of architecture, within the limits of the competition, I've been able to be a part of the debate.

This text is something of a conclusion of my thoughts about architecture competitions and about this specific project. It's written in a personal way and does not claim to be scientific. Instead I hope it is considered as interesting, self-assured, fun and at times provoking. In other words, it's a little bit like me.



tankar om att tävla i arkitektur

kan man tävla i arkitektur?

Ja, uppenbarligen, för det görs hela tiden. Arkitekter tycks älska att tävla. Fast det går ju i princip att tävla i precis allt! Mat, musik, korvätning, snabbhet, spänst, uthållighet, intelligens, utseende, antal, längd, prickskytte, kast med iPod, bilkörning och inbördes beundran är en bråkdel av allt man kan tävla om och i. I Finland tävlar man i att bära sin fru eller att sitta i bastun längst. Så det är inte helt svårt att tänka sig att arkitekter tävlar i arkitektur.

Men personligen tycker jag inte svaret är självklart. Är det inte omöjligt att tävla i något som i grund och botten till stor del handlar om estetiska preferenser? Och trots det så görs det överallt hela tiden. På så sätt kan tävlandet arkitektur jämföras med tävlingar i musik eller skönhet. Men tillskillnad från musik och skönhetstävlingar så handlar arkitekturtävlingen inte i första hand om att underhålla. Den handlar om något annat. Det kan vara att finna nya lösningar på svåra situationer, spännande utformningar av viktiga objekt och platser eller att hitta rätt person till en särskild uppgift.

Kanske är tävlandet i arkitektur mer att jämföras med isdans eller gymnastik. Deltagarna försöker att utföra sin uppgift till perfektion och på så sätt uppnå bästa resultat.

Men i arkitektur så finns inga bestämda mönster, övningar eller färdiga program likt dom i isdans och gymnastik. Varje tävling är en ny typ av utmaning. Resultatet är kanske just därför ännu svårare att bedöma.

Att tävla är inte alltid helt okontroversiellt, inte heller i arkitektur. I Arkitekten, januari 2007, kunde man läsa följande i en insändare angående en arkitekturtävling om Stockholms Stadsbibliotek:

” Men handen på hjärtat, kan man verkligen tävla i arkitektur? Eller i någon annan konst- eller hantverksform? Svaret måste bli nej. För dagens relativt ålderstigna tävlingsinstitution här i Sverige, med ett gammaldags urvalsförarande i släptåg, är bara ett lågkostnadsbetonat, för att inte säga girigt, sätt att få fram gångbara och pinfärska arkitektidéer att mer eller mindre gratis botanisera bland. Särskilt när det gäller extra knepiga tävlingsobjekt!”¹

Moteld gavs i samma nummer och i svaret tar man upp de enligt mig viktigaste motiven till att tävla i arkitektur.

” Deltagandet är ju frivilligt, så det måste finnas fler skäl att delta än förhoppningen att vinna. Många ser tävlandet som ett sätt att vidareutbilda sig. Objektets ikonstatus och uppgiftens svårighetsgrad är nog för många en oemotståndlig utmaning. Tävlandet är också ett sätt att delta i en debatt.”²

Tävlandet är ett sätt att delta i en debatt. Man får möjligheten att inom ett program presentera sina tankar om arkitektur och stadsbyggnad. Dessutom är det ett ypperligt tillfälle att utbilda sig och jämföra sig med övriga deltagare. Att ta del av andra deltagares lösningar ger möjlighet till reflektion över sitt eget förslag och process. Kanske kan det vara ett bra sätt att komma ännu längre i sin utveckling.

vem vinner och hur vinner man?

Att tävla i arkitektur gör man också för att vinna. Vare sig det är ära eller pengar man vill åt så får man båda om man vinner en arkitektur tävling. Men även om man blir utan ära och pengar så kanske man ändå har vunnit något. Även en förlorare kan vinna insikter och kunskaper man kan ta med sig in i nästa tävling eller projekt. Men den stora frågan är inte vad man vinner, det är hur man vinner! Thomas Nordberg, med 19 år som tävlingssekreterare på SAR och Sveriges Arkitekter, ger sitt var på den stora frågan:

”Det gäller att hitta något speciellt i uppgiften, ett grepp. Det kan vara ett gestaltungsgrepp eller ett organisationsgrepp, gärna båda. Komma på något utöver det vanliga, utan att slå knut på sig själv. Man ska inte fastna i detalj frågor men förslaget skall vara tillåtande, det vill säga tåla ändringar.”³

Där har vi det! Pudelns kärna! Det krävs väl inte mer än så för att vinna en arkitekturtävling, eller?

Efter att ha studerat ett antal arkitekturtävlingar och dess vinnande förslag har jag gjort den inte helt oväntade upptäckten att det vinnande förslaget allt som oftast är skrämmande snyggt. Det kan tyckas självklart att snygga förslag vinner tävlingar. En vinnare vet hur man ska sälja in ett förslag. De estetiskt mest tilltalande förslagen upplever jag ofta som svårlästa, de innehåller vackra diagram med otydliga budskap och vackra bilder med oklar funktion och koppling till programmet.

2 Katarina Nilsson och Thomas Nordberg, Arkitekten, Januari 2007

3 Thomas Nordberg, Arkitekten, Juni 2007

Kan det vara så att man kommer längre i en tävling om man utelämnar innehåll, till förmån för estetik, så att läsaren själv kan läsa in det de önskar i förslaget? Eller ska man göra förslaget otillgängligt och svårläst i hopp om att juryn blir osäker och då överskattar innehållet. De gör en "Kejsarens Nya Kläder" (sensmoralen i sagan används ofta för att symbolisera hur människor anpassar sig till gruppen, även när det är uppenbart för dem själva att gruppen har fel).

Men tills det är bevisat att så kan vara fallet så ska vi nog förutsätta att juryn har både kompetens och god smak.

Svaret på frågan "vem vinner" vara att det är den som säljer sin idé bäst. Alltså vinner inte det bästa förslaget utan den bästa produkten. Jag vill med andra ord skilja på förslag och produkt. Produkten är den visuella eller fysiska presentationen av förslaget.

att sälja sin idé

För att sälja sin idé behövs starka argument som understöds av ett lika uttrycksfullt formspråk. Genom att renodla och förstärka de positiva, djärva och nytänkande sidorna av sin idé så ökar man chanserna att lyckas sälja in produkten. Jag kan inte påstå att jag lyckats nämnvärt med något av detta. Mitt förslag spretar något för mycket och lider av en alltför stor detaljgrad på flera platser. Möjliga anledningar till detta att jag har haft för gott om tid och varit för ensam i processen.

varför tävlar man i arkitektur?

Mitt svar på frågan är att man tävlar i arkitektur för att utveckla arkitekturen och för att utvecklas som arkitekt.

tävlingsprogrammets utformning

Tävlingsprogrammet till tävlingsplats Tjörn kan varken beskyllas för att vara väl tilltaget i omfång eller välfyllt med information om platsen. Det rör sig om ett fåtal A4 sidor, 9st, med text och bilder. Till detta ett antal kartor som visar områdesbegränsningarna, ägandeförhållanden och höjder. Jag har en känsla av att bakgrundsmaterialet är ett minimum av vad som är brukligt att få ut av en tävling. Här följer en genomgång av de programtexter som deltagarna fick ut, programmet finns bifogat i sin helhet.

C 3 - analysis of the urban context

Beskriver Tjörn i korthet. Den geografiska placeringen utanför Göteborg, mellan Köpenhamn och Oslo, anges. Texten beskriver Tjörns landskap, små fiskelägen och nämner den säregna arkitekturen som finns längs kusten. Man kan också läsa om hur befolkningen ökar kraftigt varje sommar i och med sommargäster. Ön är kopplad till fastlandet via en bro, Tjörnbron, och nästan alla pendlare använder bilen för att ta sig till fastlandet. Kollektivtrafik finns men används inte i den utsträckning kommunen önskar. Tävlingsplatsen, med dess strategiska läge, skulle kunna utformas till att stimulera pendling. De flesta av Tjörns bosättningar finns på västkusten och det gör att den östra delen har en underordnad roll och något av en förortskaraktär. Skärhamn, med 3500 invånare, beskrivs som öns huvudsäte och där finns museum och andra urbana kvalitéer. Texten beskriver också hur kommunen har som mål att öka antalet bostäder på ön med 100 om året. För att möjliggöra för äldre att stanna kvar på ön vill man även utöka antalet bostadsformer. Idag är enfamiljshusen dominerande på bostadsmarknaden.

SP 7 - description of the site of project

Texten beskriver tävlingsområdet med en snabb genomgång av landskapets karaktär och dess viktigaste kännetecken. Tävlingsplatsen beskrivs som flack och något styvmoderligt behandlad. De viktiga elementen busshållplats, cykelparkering och parkeringsplats nämns också i texten. Söder om tävlingsplatsen finns ett hedlandskap med i huvudsak tallvegetation. Strandzonen består av grus och sand med inslag av vassvegetation. Norr och Nordväst om platsen är naturen av typisk Tjörnkaraktär med stenar mot vattnet och uppvuxen björk och tallskog. Vägarna som passerar genom området binder samman de olika landskapskaraktärerna. Det råder brist på platser av offentlig karaktär och gång och cykelnätet är underutvecklat.

SP 8 - programmatic framework

Den mest omfattande och viktigaste texten i programmet. Här beskrivs tävlingsprogrammet i sin helhet, vilket man hinner med på en sida.

Programmet delas upp i tre delar **A**, **B** och **C** beroende på funktion och geografisk placering.

A beskriver vilka förväntningar och önskemål man har på bussterminalen och informationscentret. Man nämner önskemål som fler parkeringsplatser, tydligare information om busstider, fler busshållplatser, bättre tillgänglighet och förbättrade möjligheter för turistverksamhet.

B handlar om strandzonen och vattenaktiviteter. Man önskar sig bättre tillgänglighet och funktioner som övernattningsstugor, bastu och kajakuthyrning.

C tar upp Almön och området öster om platsen, här man kan tänka sig större byggnader. Närhet till kollektivtrafik och vägar ger platsen möjligheter för både boende och kontor.

Man nämner problematik med buller och också att det är viktigt att bibehålla allmänhetens tillgänglighet till vattnet.

I anslutning till texten finns en mindre karta med en av vägverket föreslagna bussgata. Sida två i innehåller svenska riktlinjer för bullerbegränsning och tillgänglighet samt viss teknisk data för busshållplatser.

SS 5 - description of the study site

Beskriver ett större område som omger tävlingsplatsen. Texten handlar främst om områdets placering och hur det förhåller sig till omvärlden. Vi kan läsa om Myggenäs, den lokala orten, som byggdes på 70-talet och idag har 1000 invånare, en mataffär och frisör. Almön, en liten ö i anslutning till Myggenäs, är ett populärt strövområde och har två campingplatser. Marinan, den lilla hamnen i Myggenäs, besöks varje sommar av seglare från Danmark och Tyskland. Övrig information som nämns är att det tar ca 50 minuter att åka med bussen till Göteborg och att Tjörnbron passeras av 17000 fordon varje dag.

SS 6 - analysis of the study site

Texten är i mångt och mycket en sammanfattning av tidigare texter.

Mycket information är återkommande. Rådande omständigheter tas upp, samt som kommunens önskemål och tävlingens övergripande mål. Hur kan man förstärka landskapets roll på platsen och hur kan man integrera de nya funktionerna på bästa sätt? De önskvärda funktionerna och befintliga problem nämns i korthet. Texten verkar fokusera på vad kommunen anser som de viktigaste punkterna i tävlingsprogrammet.

kritik mot tävlingsprogrammet

Som jag tidigare antytt tycker jag att programmets utformning var bris-tande. Det hade varit önskvärt att få mer bakgrundsinformation och bättre underlagsmaterial än det som delades ut till deltagarna. En på varför det ser ut så här gissning är att European-organisationen måste hålla nere kraven på tävlingsarrangörerna och tävlingsmaterialet för att kunna samla så många tävlingar under samma namn. Och visst gick det utmärkt att genomföra tävlingen ändå.

bästa boplatsen?

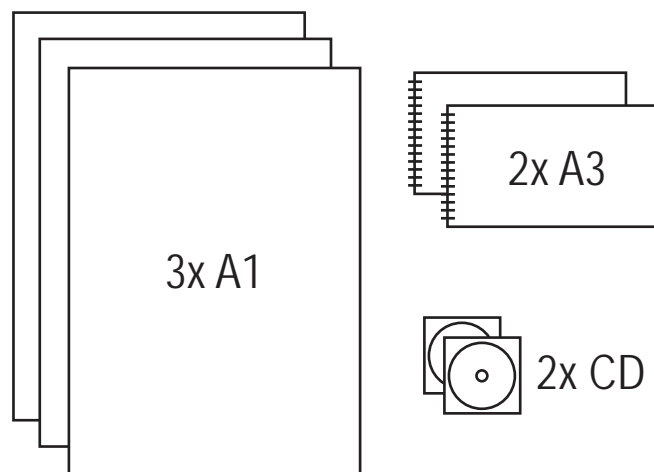
Programmet innehöll många önskemål om funktioner och jag ställer mig tvekan till vissa av dem. Bland annat förstår jag inte poängen med att efterlysa bostäder direkt i anslutning till tävlingsplatsen. Det är en illa vald plats av flera anledningar. För det första blir de relativt isolerade från den övriga bebyggelsen kring Myggenäs. Med andra ord förstärks inte samhällsstrukturen utan ännu en enklav bildas. Ny bebyggelse borde istället placeras så den binder samman samhället och bidrar till en starkare identitet. Den föreslagna placeringen riskerar att ge bostäder med tydlig förortskaraktär, något som programmet på flera ställen anger som något negativt. Nuvarande bebyggelse beskrivs i programtext SS 6 som introvert och den föreslagna placeringen av ny bebyggelse ger knappast förutsättningar att ändra på detta.

Att istället föreslå ett kontorskomplex i anslutning till tävlingsplatsen känns inte lika kontroversiellt. Kanske för att placeringen inte drabbar potentiella boende. Men också här blir det tal om en struktur som riskerar att sakna tydlig förankring till den befintliga situationen. Att utlokalisera kontorsbyggnader till vägnära områden med motivet att det skulle underlätta pendling känns som ett svagt argument som gjort för att befästa tillblivandet av de tråkiga lådlandskap vi numer finner i våra städers utkanter. Är det önskvärt på Tjörn frågar jag mig. Programpunkten känns snarare som en eftergift åt markägare.

I övrigt så finner jag att flera föreslagna funktioner är både relevanta och önskvärda. Lite tråkigt bara att de är så snabbt avklarade utan tydligare förklaring. Fast kanske finns det en bakomliggandetanke med program-mets utformning. Ju mindre information som deltagarna erbjuds desto mer måste de själva söka lösningar och tolka programmet.

Jag har en misstanke att den bussgata som vägverket föreslagit och som fanns med på en liten karta i hörnet av en av programtexterna var viktig-are än den gav sken av. Men det kommer jag inte att få veta förrän tävlin-gen är avgjord vilket den inte är i skrivande stund.

inlämning



Produkten av tävlandet kan komma i många former och på något sätt skall den lämnas in. European 9 hade tydliga krav på vad inlämningen skulle innehålla. Det blir allt vanligare att lämna in tävlingsbidragen digitalt via internet, dvs genom mail eller uppladdning till en server. European 9 hade en väl fungerande hemsida med tävlingsmaterial och information om allt rörande tävlingen men det fanns ingen möjlighet att lämna in digitalt. Istället skulle inlämning ske till en fysisk adress som var beroende på vilken deltävling, av 73, man deltagit i. I Tjörns fall, liksom övriga svenska deltävlingar, skedde inlämningen till Sveriges Arkitekters kansli i Stockholm. Det som skulle lämnas in var 3 A1 posters monterade på styv kartong med presentation av tävlingsförslaget, 2 ex av en A3 folder, med upp till 10 sidor med information om förslaget, 2 cd med allt material i digitalt format, A3 som jpg och pdf, och dessa skulle i sin tur både finnas i upplösningarna 72dpi och 300dpi. Det var med andra ord en ganska omfattande inlämning. Detta skulle sedan inlämnas i Stockholm senast den 28juni innan 12.00. Detta gjorde att man var tvungen att planera sin arbetstid lite extra noggrant.

förslaget

Mitt tävlingsförslag presenteras på följande sidor som tre A1 posters nedskalade till A4. Det gör att de är en aning svårlästa, för att kunna studera dem bättre så finns de också tillgängliga på en bifogad cd-skiva (b3).

Tävlingsförslag ska ges någon form av namn samt ett identifikationsnummer. Jag hade hoppats att ett bra namn skulle dyka upp allteftersom förslaget tog form men så var inte fallet. Till slut var jag tvungen att hitta på ett namn i ren panik. Jag funderade på att välja något riktigt dåligt som *Salta Stänk* eller *Att Göra En Brygga* men fegade ur.

Tillslut valde jag *Simplicity*, nästan lika dåligt, som syftar på min vilja att förenkla trafiksituationen och göra platsen lättläst och tillgänglig. Det var dessutom på engelska. Tyvärr inget namn som stannar eller väcker nyfikenhet. Jag skulle valt de där andra. Tusan! Så fegt!

TOPIC

One of the topics of European 9 discusses the possibility to integrate road infrastructure into the urban fabric. We think urban intensification is one of the most interesting challenges of architects and planners. To improve the way we use space is one of the most important issues if we are to create sustainability, limiting transportation and urban sprawl. Intensification can be done by exploiting the unused space in our cities. These are spaces such as sites next to infrastructure, or why not on top of infrastructure and existing buildings?

In the context of Tjörn however we can't find any real arguments for integrating road infrastructure with urban fabric. Myggenäs is a small community where lack of space is not an issue. Surely we could propose housing or offices next to the main roads. But then we would not do this believing it to be the best location, it would merely be to satisfy a programme or property owners. There are better locations in Myggenäs, and on Tjörn, for this function than right by the only road in the community with 17,000 vehicles each day. We want to find the best place for every single function in the programmatic framework without compromising with the health and well being of future users and residents. We've adapted the topic of European 9 to the scenario of Tjörn focusing on what we consider to be the key points:

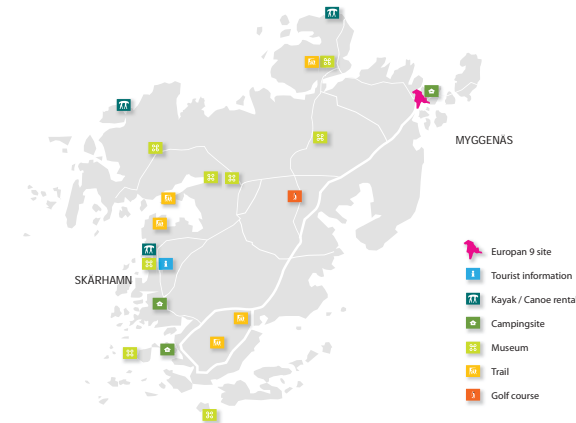
How to create a functional and attractive bus terminal / information centre?

How to create opportunities for activity and increase accessibility in the area?

How to improve the community of Myggenäs, making it more attractive, by creating new forms of housing and public space?

CONTEXT

Tjörn is the sixth largest island of Sweden. It is situated by the west coast of Sweden in the province of Bohuslän. The island has about 15,000 inhabitants but in the summer this number is almost doubled. Most of the people on Tjörn lives on the west side of the island by the open sea. This is where Skärhamn, the municipal capital is located, and most of the tourist attractions are.



Myggenäs is a small community located by the Tjörn bridge in the east part of the island. The community has about 1000 inhabitants whereas the bridge is used by 17,000 vehicles per day. This gives us an idea of the opportunities and the challenges of Myggenäs.

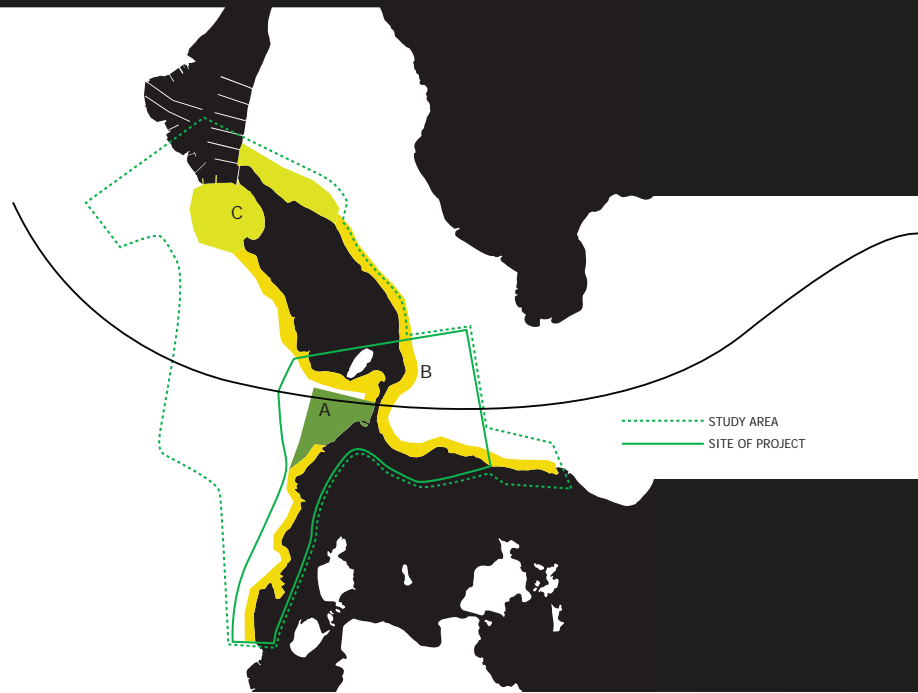
Going over the bridge you have a fantastic view of the archipelago of Bohuslän. But as soon as you reach Tjörn you end up in an infrastructural mess. This place is called Myggenäs korsväg and it is the site where the municipality of Tjörn has proposed a bus terminal/ information centre.

There are two outstanding qualities that has to be considered on the site. Firstly there is the landscape. It is the least domination feature of the site today. Instead of experiencing the landscape when present on the site you experience a feeling of emptiness. The site could be described as junkspace or leftover space. This is not at all suitable for the entrance to Tjörn. The site should instead promote the beautiful landscape of Tjörn making it visible from the roadside.

The other quality is the infrastructure. The location is probably the best on Tjörn in means of accessibility by car. Today the infrastructure dominates the site to the extent that it could be seen more as a problem than a quality. But if we were able to balance these two qualities, landscape and infrastructure, we could have a site that is both functional and attractive!

Our main focus has been the bus terminal / information centre and the area surrounding it. The site, Myggenäs korsväg, right by the infrastructural spine of Tjörn, roads 160 and 169, could be used more effectively and this has been recognized by the municipality. The site location is extremely well-suited for a bus terminal to attract more commuters. It is also the ideal location of an information centre since most tourists pass the site making their way towards the western parts of the island. This puts Myggenäs korsväg in a position to function as a starting point for tourists exploring the Island of Tjörn and the surrounding archipelago.

In addition to this we suggest a programme for housing and public space. The programme location is in the study area south of the marina where the bridge connects Almnö and Myggenäs harbour. This could be the new public space of Myggenäs giving the community a defined center and providing new types of housing. It's important to connect the new development to the existing community providing an identity and a more defined community center rather than placing the functions in the project area by the roads leaving them on their own.



PROGRAMMATIC FRAMEWORK

A. Bus terminal / Information Centre

The site is redeveloped into a functional bus terminal with more than 100 parking lots. The crossroad is replaced by a roundabout to increase the flow of traffic and access by other means than car is improved by creating tunnels under road 160. An information centre is built in connection to the bus terminal. The building is the most central part of the site and is designed to welcome and attract travelers as well as bringing the different functions of the site together.

Synergy

By adding functions to the bus terminal / information centre it could become an important structure for promoting Tjörn, stimulation tourism as well as the local economy. This could be done by the creating opportunities for local entrepreneurs, artists and food producers to market themselves. The information centre could even help develop local initiatives for cultural and ecological tourism.

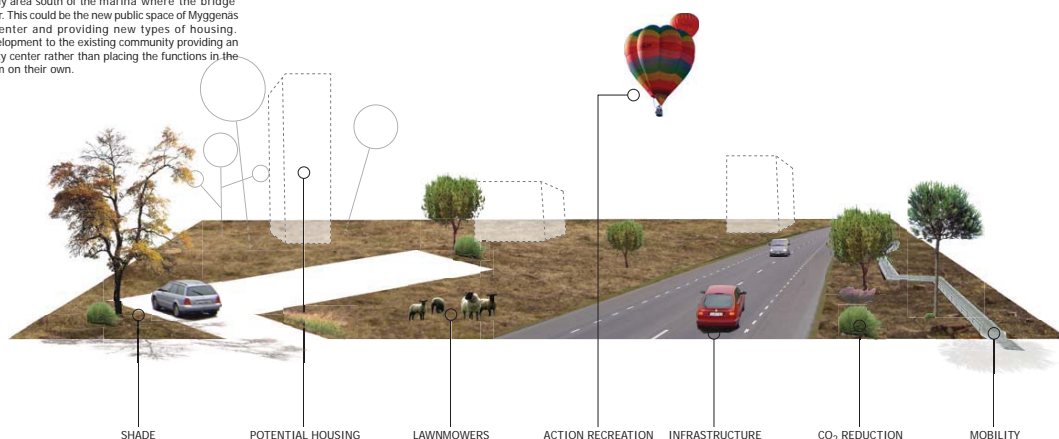
B. Water edge / Leisure activities

As in the competitions programmatic framework we find this area to have huge potential. We want to make the area more accessible by creating a boardwalk system allowing all kinds of pedestrians to access the landscape. We also want to create opportunities for activities such as kayak and bike rental, fishing, hiking and more. Small rental cabins in the water edge offer opportunities for lay over. A wide tunnel under road 160 connects Almnö sund with the southern parts of the area. The water channel is widened and allows small boats to pass as well as increasing the flow of water.

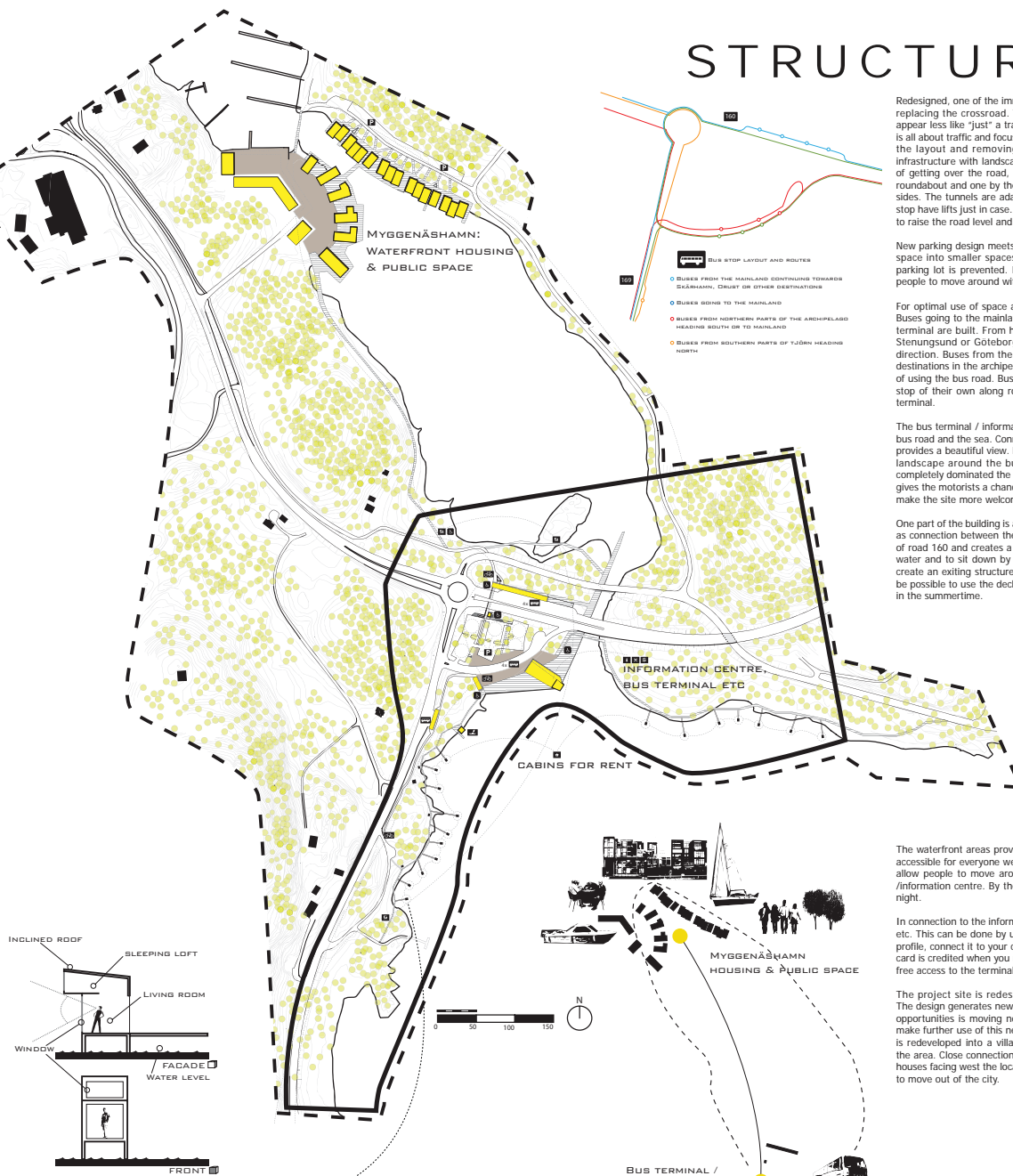
C. Housing / Harbor

The site is ideal for attracting people who wants to live close to nature, boats and water but also have all the conveniences of living in an urban area. Here we propose a small settlement with public space, housing with flats, offices and in summer even restaurants and tourist activities. This will give Myggenäs an attractive, almost urban center for both locals and summer residents. It would also be a much needed contrast to the detached housing and urban sprawl that is dominating Myggenäs today. The location, close to the bus terminal, enables commuting and therefore limits car dependence.

CONCEPT: BALANCING LANDSCAPE AND INFRASTRUCTURE TO ENCOURAGE NEW ACTIVITIES FUNCTIONS AND DESIGN



STRUCTURE PLAN



Redesigned, one of the immediate differences of Myggenäs korsväg is the roundabout replacing the crossroad. This is done to smoothen traffic flow and to make the site appear less like "just" a traffic junction. With traffic lights and zebra crossings the site is all about traffic and focus is drawn away from the beautiful landscape. By simplifying the layout and removing unnecessary road structures we're able to balance infrastructure with landscape. Removing the zebra crossings calls for a different way of getting over the road, so why not go under? Two tunnels, one right next to the roundabout and one by the channel, give pedestrians and cyclists access to both road sides. The tunnels are adapted for wheelchairs and, but the tunnel right by the bus stop have lifts just in case. To be able to build these new structures it will be necessary to raise the road level and to widen the channel.

New parking design meets the need of the new structure. By splitting up the parking space into smaller spaces separated by green structures the feeling of suburban parking lot is prevented. Between the parking space there are boardwalks to allow people to move around without interacting with traffic.

For optimal use of space and time, bus stops are located on both sides of road 160. Buses going to the mainland stops south of road 160 where a new bus road and bus terminal are built. From here most of the commuters will take the morning bus to Stenungsund or Göteborg. The bus road has the capacity of 4 bus stops in each direction. Buses from the mainland continuing towards Skärhamn, Orust or other destinations in the archipelago will stop on the north side of the road thus not in need of using the bus road. Buses from the south continuing towards the north have a bus stop of their own along road 169. This bus stop is connected by a path to the bus terminal.

The bus terminal / information centre is located in the center of the site between the bus road and the sea. Connection to the water makes the building more attractive and provides a beautiful view. Placing the building some distance from the main roads the landscape around the building becomes visible. A roadside building would have completely dominated the site in an almost threatening way. The location by the water gives the motorists a chance to experience the site and the building from a far and will make the site more welcoming.

One part of the building is a wooden deck. The deck functions both as public space and as connection between the different parts of the site. It binds together the two sides of road 160 and creates a sense of place. The deck allows people to get down to the water and to sit down by the sea. By working with elevations in the deck you could create an exiting structure both for movement, recreation, bathing etc. It would also be possible to use the deck as a jetty for boats which would make the site more living in the summertime.

The waterfront areas provide beautiful views and nature experiences. To make these accessible for everyone we propose that a boardwalk system is built. This system will allow people to move around in the area and from the Marina to the bus terminal / information centre. By the waterfront you'll find small cabins that you can rent over night.

In connection to the information centre there are possibilities to rent kayaks and bikes etc. This can be done by using information terminals in the centre. Just create a user profile, connect it to your credit card number, and then rent the vehicle you need. The card is credited when you return your vehicle. This system doesn't need any staff, just free access to the terminals.

The project site is redesigned to balance the landscape and the infrastructure. The design generates new opportunities for movement in the area. One of these opportunities is moving north towards the marina and to go around Almö sund. To make further use of this new connection we propose that the site south of the marina is redeveloped into a village center. Here we find the best housing opportunities in the area. Close connection to the local shop, the bus terminal, boats, nature and with houses facing west the location by the marina will be very attractive to people wanting to move out of the city.

KIKARNA

(The Periscopes)

From the waterfront you can access small cabins out in the water. These are connected to the information centre by boardwalks and can be rented by using the terminals inside the centre in the same way as you rent bikes or kayaks.

The cabins are designed for two persons and have a sleeping loft and a living room. Functions as toilet and such can be found on land by the boardwalk. The name, Kikarna, comes from the periscopelike shape of the cabins but also from their function as look out posts. The side facing towards the sea is made from glass and provides an amazing view over the surrounding archipelago.

Thrown out in the sea, each cabin has its own jetty. This makes them rather private and exclusive. Kikarna is an exiting opportunity to spend the night right by the sea without the need of a boat or an expensive hotel.

The dimensions of the cabins are approximately 2.50 x 2.80m and the height is approximately 3.60m.



BUILDING DESIGN AND SITE LAYOUT

One of the more important structures on site is the building in which the information centre and bus terminal are located. We propose that the building include more functions such as art gallery, shop for locally produced products and café. This would of course require more space, but also make the structure more attractive and functional.

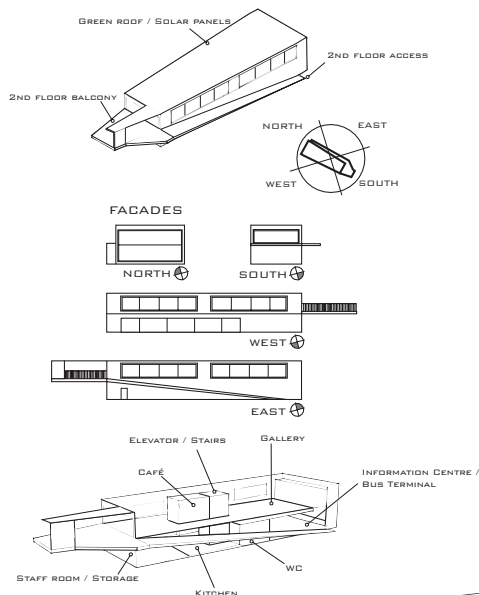
The design is quite simple and the building is supposed to be a part of the site rather than dominating it, being the site by itself. The outside of the building is a wooden structure, functioning as a shell, stretched out to be wide in one end and narrow in the other. The dimensions are approximately 15 meters wide and 52 meters long with balcony. The wooden shell is made of the same wood as the wooden deck connected to the building making them in to one structure. The inside of the building is constructed of concrete and glass allowing parts of the wooden shell to open up, if desired, revealing windows. This construction provides exiting possibilities for working with light conditions inside the building. The part of the building facing the bus road is made completely of glass giving full view of the inside activities. This is to attract people and to make the building welcoming. The end facing the sea has a balcony stretching out over the water for café guests and visitors. Entrances are mainly in the western facade.

The information centre is set up to function without staff and to be open at all hours. Information is provided in the traditional way with maps, posters and folders but is also accessible through information terminals. Through these terminals it will be possible to find more information about the activities and sights on Tjörn, to get suggestions of where to go and what to do, where to eat and sleep and how to get around. It will also be possible to rent, book and pay your activities using the terminal. The bikes, kayaks (bikeomat / kayakomat) and cabins are rented through the terminals using a credit card and a user profile obtained on site.

A shop connected to the information centre gives local entrepreneurs the opportunity to market their products. This will hopefully stimulate the local economy and encourage local initiatives. The shop could be made to function without staff but we believe that the same staff could be use both for the shop and the information centre since the shop would be a relatively small part of the structure.

The bus terminal is actually the site itself, but inside the building it will be possible to buy tickets, find out time schedules and search for routes and destinations. It could also be used as a place to wait for the bus, providing toilets and something to eat. Tickets, schedules and traffic information can also be obtained outside by the bus stops and shelters using ticket vending machines and information displays.

The second floor of the building is an open room functioning as art gallery and café. The open room can be divided by using screens creating smaller spaces adapting to the needs of the exhibitions. The kitchen needed for the café is located on the first floor connected to the second floor by elevator.



PARKING LOT DESIGN

Parking space is one of the most important functions on site and it is arguably the most space consuming function as well. Considering the way people will use the parking space we have ruled the possibility to have the parking located in a building. This would be a more complex and expensive way to store your car and it would also require a large building that would take over the relatively small site.

Instead we have modeled a way to find in enough parking lot space on ground level without them taking over the space. This is done by dividing the area into six smaller parts and integrating green structure between these parts (see diagram). In time this space will be taken over by pines, birches, shrubs and become an important habitat for birds and other animals. The green structure will split the big parking lot up, making the asphalt less dominating and the site more attractive. It will also allow rain water to stay on the site, reducing the amount of hazardous substances leaking into the sea.

Boardwalks lead between the parking lots so that people don't have to interact with traffic.



1) Parking lot area of approximately 120 parking spaces surrounded by green structure. This creates a monotonous environment which is the case with many suburban parking lots.

2) We split the large area in to six parts to make the environment less monotonous.

3) This design gives us green structure both around and inside the parking lot area. We have the same amount of parking space but a more diversified environment.



tankar om mitt förslag

Att tävla i arkitektur handlar om att utveckla arkitekturen och att utvecklas själv som arkitekt. Det är stora ord och givetvis så undrar du som läsare på vilket sätt jag har utvecklats som arkitekt och hur har jag utvecklat arkitekturen. Det låter ju lite för bra för att vara sant.

Hur kan jag utveckla arkitekturen? Kanske inte genom de häpnadsväckande idéer som mitt förslag presenterar, de lyser mer eller mindre med sin frånvaro, men genom mitt deltagande har jag haft möjligheten att ge min syn på arkitektur. Givetvis inom de begränsade ramarna för tävlingen. Jag har med andra ord haft möjligheten att delta i debatten om hur man bäst ska utveckla Myggenäs och förhoppningsvis kan det påverka utvecklingen i rätt riktning. Alla som deltar i tävlingen bidrar genom sin vision till att utveckla arkitekturen.

Att utvecklas som arkitekt är troligen lättare när man är färsk i yrket vilket gav mig goda förutsättningar att lyckas. Jag tror själv att jag blivit säkrare i min roll som landskapsarkitekt, blivit mer medveten om mina styrkor och vad jag behöver hjälp med. Jag har dessutom lärt mig att ha tålamod genom hela arbetet och kanske främst i idéstadiet, och förhoppningsvis har jag lärt mig att vara något mer noggrann än tidigare. Förutom detta har jag fått en ny syn på vad arkitekturtävlingar är och varför vi tävlar i arkitektur. Det är inte bara för att det är roligt, det är viktigt också.

Hur kunde det bli såhär? Efter 13 veckors arbete är det givetvis många faktorer, och tillfälligheter, som har påverkat slutprodukten. Jag känner mig nöjd med slutresultatet som helhet även om det givetvis finns saker jag anser vara kunde varit bättre.

styrkor

Som vanligt är det enkelt att plocka fram sågen, i synnerhet om det är man själv som varit framme och gjort bort sig. Men som jag tidigare varit inne på är jag nöjd med resultatet. Projektet har gett mig massor av kunskap och självförtroende.

Presentation

Presentationen är enkel och sammanhållen, den känns genomarbetad och nästan proffsig. Kanske är det en aning för mycket text, för mycket för en poster i alla fall, men jag har försökt att få en luftig känsla genom att placera tunga bilder i nederkant och låta den vita bakgrunden fungera som luft, och fritt röra sig uppåt.

Färgskalan är också den enkel i svart, gult och grönt. Planerna går i svart med gula byggnader och bildernas färger är hämtade ur naturen. Presentationen är ganska nykter, som Fredrik uttryckte det under handledning.

Kikarna

De små stugorna i vattnet utmed kusten är kanske förslagets signum. De får bära upp förslaget i avsaknad av en arkitektoniskt spännande byggnad. Och på något sätt kan jag uppskatta det, att flytta fokus från den del av projektet som kändes mest förutsägbart. Kikarna är tilltalande och spännande både i sin utformning och i sin placering. De lyckas med det som huvudbyggnaden inte lyckas med, att tillföra landskapet något. Spången tillgängliggör landskapet och Kikarna fungerar som utropstecken och delmål utmed vandringsleden.

Spången

Och sen är det med att gå på spång. Vad är det som gör det så fascinerande? Jag har alltid älskat att gå på spång. Det är det perfekta sättet att ta sig fram genom natur på. Man befinner sig nära naturen men inte riktigt i den, man svävar över den och tar sig fram obehindrat, snabbt och med en triumferande känsla. Det är något med spång som alltid gör mig 10 år och fyller kroppen med en vilja att springa. Genom att tillgängliggöra strandzonen och naturen med spång och binda samman de båda sidorna om vägen med ett trädäck så blir spången ett genomgående inslag området som tydligt visar var man kan gå. Spången lockar en att följa efter och se var man hamnar. Eller är det bara jag som känner så?

Parkering

Utformningen av parkeringsytan är jag också nöjd med. Genom att dela upp den i mindre delar kommer naturen in i den hårdgjorda ytan och tar bort känslan av asfaltsöken som annars lätt kan uppstå på stora parkeringsplatser. Den ger också en möjlighet för ansamling av dagvatten.

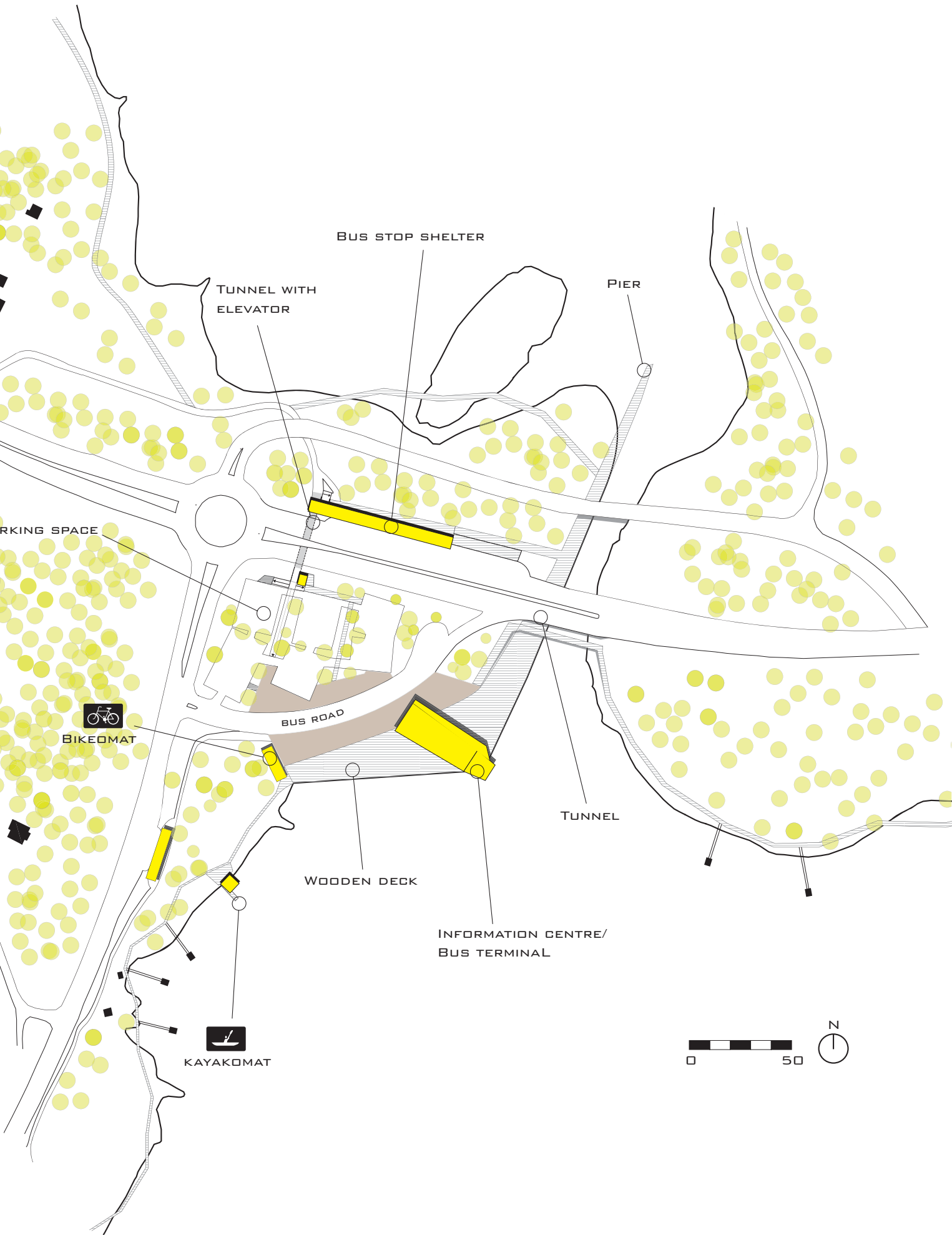
Social hållbarhet

I tävlingsprogrammet så önskar man sig bostäder i anslutning till tävlingsområdet vilket jag inte riktigt kunde finna goda argument för. Både den vägnära placeringen men och den bristande kontakten med övriga Myggenäs kändes som allvarliga brister i en sådan placering. Jag valde tillslut att gå ifrån programmet på den punkten och istället föreslå att bostäder uppförs i Myggenäs hamn. Hamnen är av flera anledningar byns naturliga centrum och har allt som krävs för att bli en attraktiv boplats. Förslaget skulle innebära att Myggenäs centrum stärks och att den nya bebyggelsen genast blir en del av byn. Avståndet till bussterminalen är drygt 500 meter vilket innebär att pendlare har föredömligt nära till kommunikationer.

Trafik

Min lösning innebär att en rondell ersätter befintlig korsning och övergångsställen tas bort och ersätts med två tunnlar. Detta skapar en ny förenklad trafikmiljö som ger gång och cykeltrafikanter ökad säkerhet och bättre framkomlighet. Förhoppningsvis kan rondellen också lösa





vissa av problemen med köbildning på morgonen då trafiken kan tänkas flyta bättre i en rondell. Det kändes också viktigt att reducera antalet objekt (trafikljus, vägledningsskyltar, märken och lyktstolpar) i vägmiljön eftersom dessa distraherar förare och förstärker känslan av trafikplats.

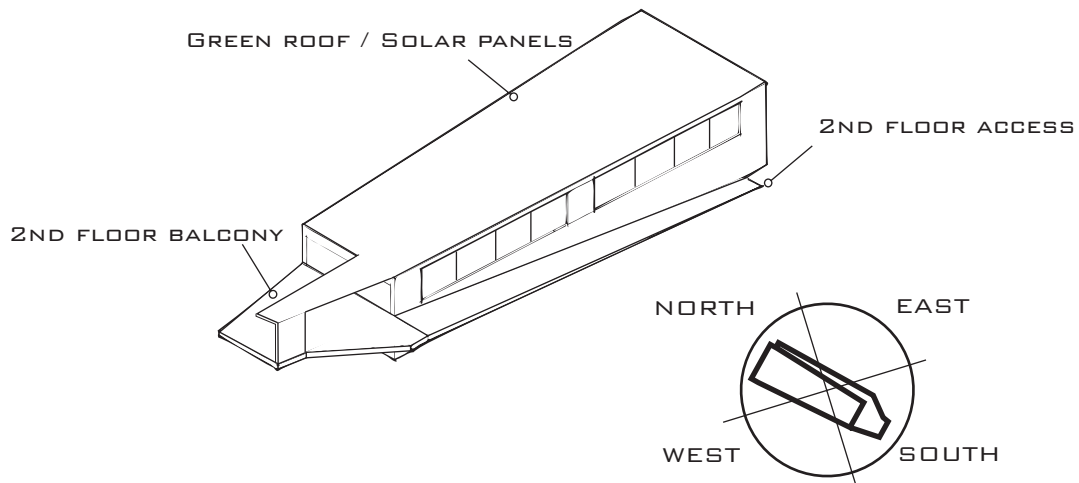
Ett problem som kan uppstå är då bussar och personbilar ska svänga vänster, in till parkeringsplatsen och bussgatan. Här riskerar det att bli en propp. Kanske kunde det lösas genom att ha parkering på norra sidan av väg 160 också. Då skulle trycket på den södra infarten minska. Det är så lätt att vara efterklok!

svagheter i förslaget

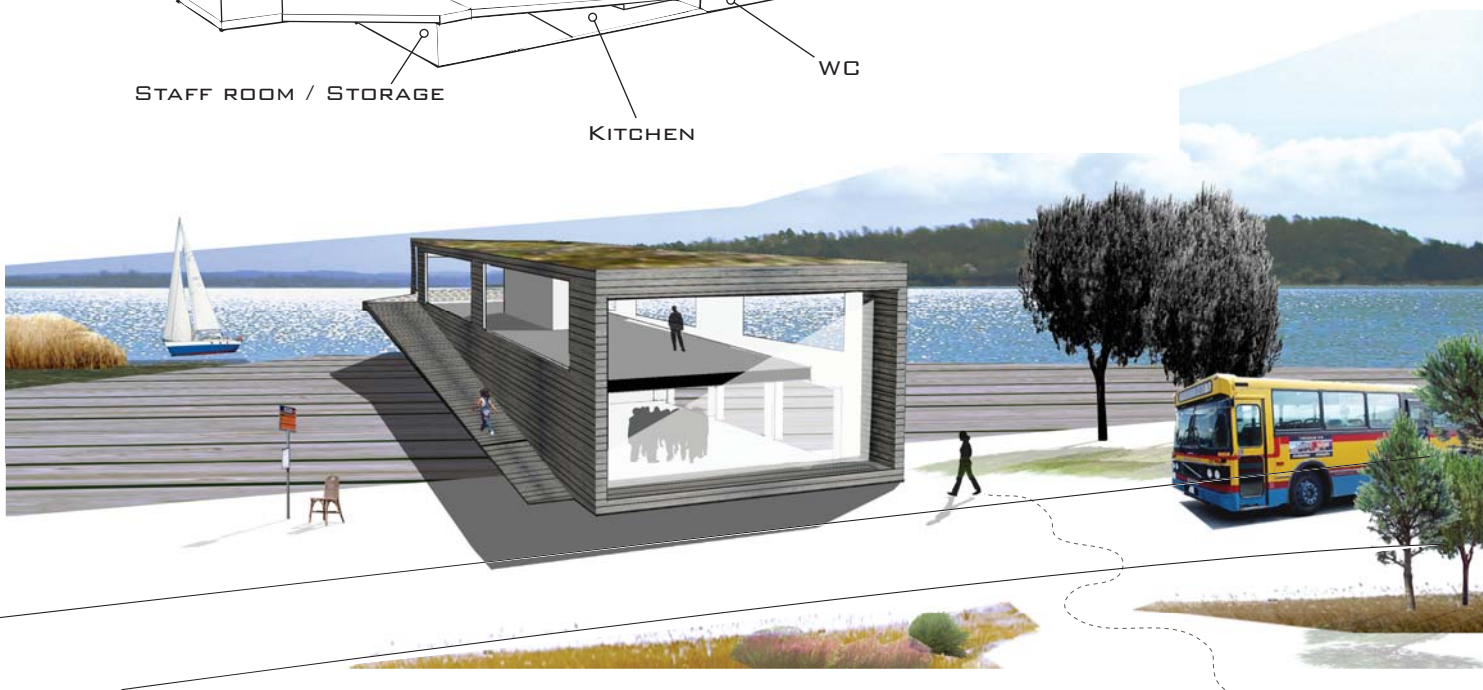
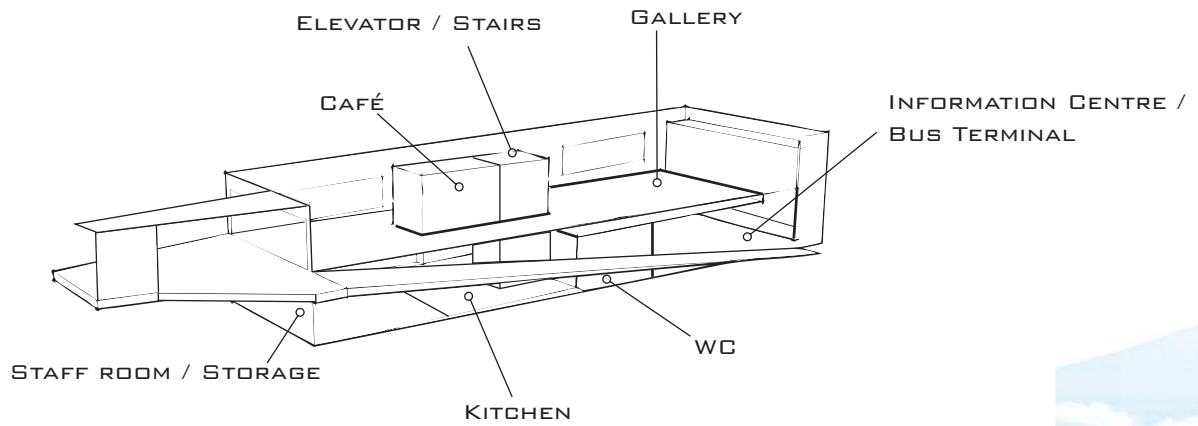
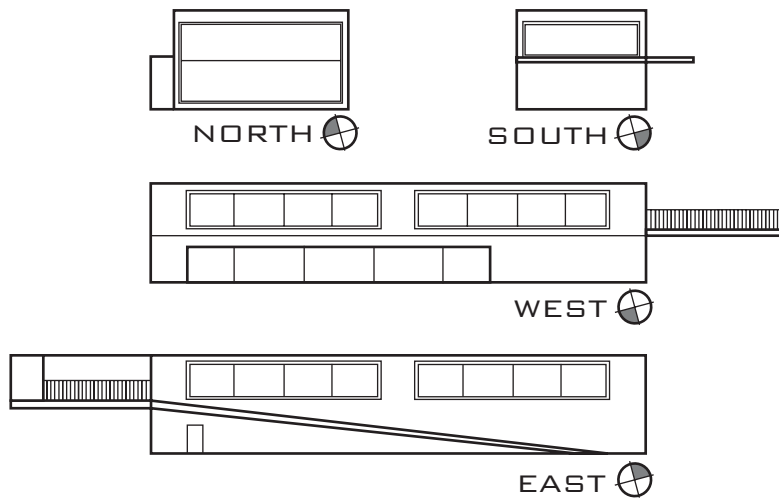
Den i särklass svagaste punkten i förslaget är informationsterminalens utformning. Det hade varit ett mycket bättre förslag med en byggnad som tillförde platsen något, som i sig självt kunde förstärka landskapets karaktär. Nu blev det istället en anonym låda som nästan inte vill synas alls. Jag är ingen arkitekt men byggnaden kunde lyft förslaget lite extra och det är synd att jag inte gav mig den tid jag behövde för att ta fram ett bättre förslag. Jag hade flera idéer som var bättre och mer fantasieggande än det slutgiltiga förslaget. Problemet var bara att jag inte kunde få ihop alla dessa idéer till en, så valet föll tillslut på det enkla, tråkiga. Resultatet är en kombination av otålighet, osäkerhet och tidsbrist. Med en arkitekt i laget hade detta kunnat undvikas.

Att tävla ensam i arkitektur ger stor frihet men också stora begränsningar. Det finns ingen som bromsar dig men inte heller någon som driver på dig. Du blir ensam ansvarig för alla beslut och kan inte lägga skulden på någon annan om du skulle misslyckas. Det fungerar med andra ord precis som i de flesta andra tävlingar. Att vara flera innebär nya möjligheter men också nya problem så att säga att det skulle vara bättre kanske är för enkelt. Men jag tror att i slutändan är det en fördel att vara fler än en person i laget när man tävlar i arkitektur. Det ger en viss kvalitetssäkring och så kan man hjälpas åt när det går trögt.

En annan svag punkt som jag noterat i efterhand, är hur jag säljer mitt förslag. Jag saknar ett tillräckligt starkt koncept. För att kunna sälja in ett tävlingsförslag behövs ett starkt koncept som är tydligt och enkelt. Mitt koncept, **Balancing Landscape and Infrastructure to Encourage New Activities, Functions and Design**, är lite otydligt och förslaget innehåller många bra idéer men ingen som står ut ur mängden. Kanske är det ett resultat av för mycket tid? Skulle resultatet blivit bättre tävlingsmässigt, om jag haft en kortare designprocess? Då hade jag tvingats förlita mig på en idé och renodlat den. Nu slog mig inte den tanken förrän förslaget nästan var färdigt. Något saknades helt enkelt. Med all tid jag hade kunde jag analysera och tänka på olika möjligheter, vrida och vända på mina idéer. Detta kan ha medfört att jag förkastade idéer som jag



FACADES

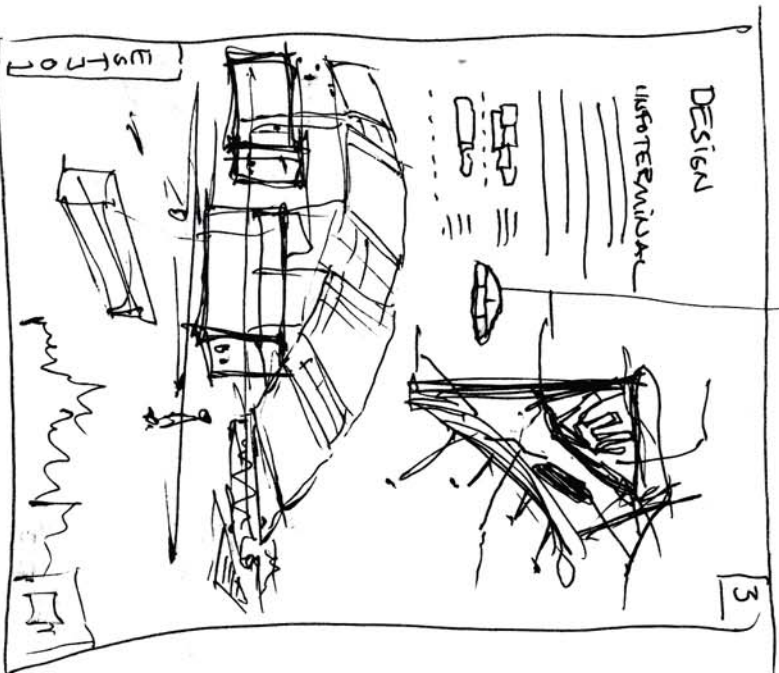
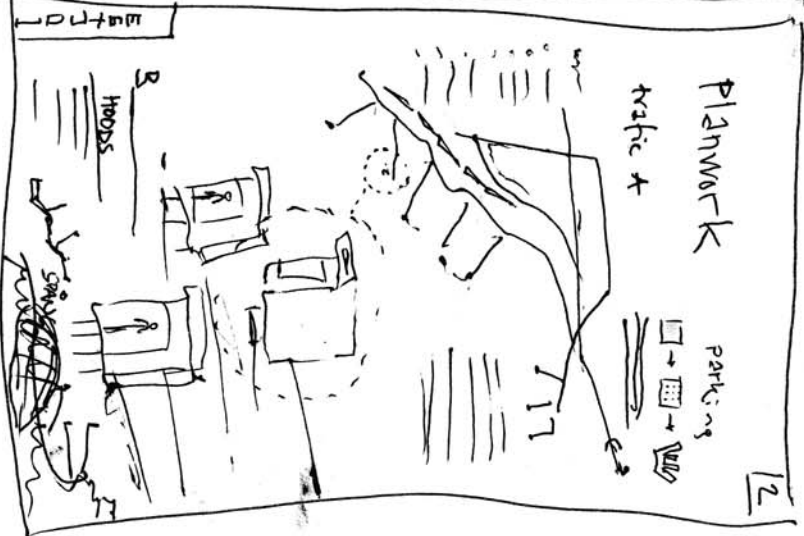
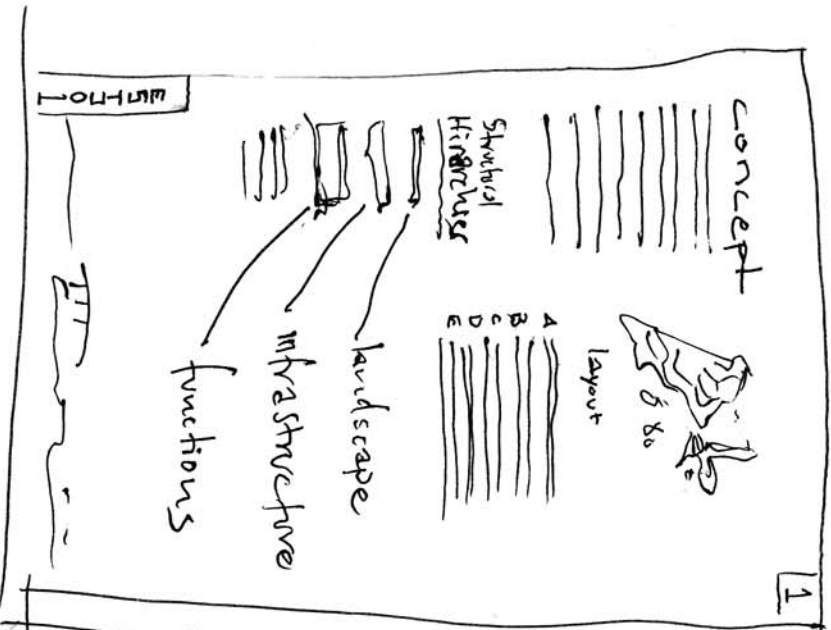


bedömde som orealistiska eller extrema. Idéer som säkerligen skulle gjort sig bra som tävlingskoncept. Ibland kan det vara bra att tvingas skita ur sig något på kort tid . Det ger en frihet och en kompromisslöshet som jag tror kan löna sig. Visst har jag någon form av bärande koncept i förslaget, (landskapet och naturupplevelsen). Men jag tycker inte jag för fram det tillräckligt stark och förslaget spretar lite för mycket.

vad fick inte plats?

Tre A1 posters och en 10 sidig A3 folder är inte mycket plats. Det inser man snabbt, särskilt som innehållet till stor del är styrt av tävlingsreglerna. Givetvis fick mängder av idéer stryka på foten. Några saker som kom utanför var busshållplatsernas utformning med vindskydd och informationstavlor. Andra bitar som inte kom med är Kajakomaten, vandringsleder, ekoturismen, det lilla kaféet ute på stenön osv. En del nämns i texten och andra hamnade i papperskorgen så snart det stod klart att de inte fick plats.

EUROPLAN 9



Section
Plan

fänger/kuber

arbetsmetoden i korthet

Arbetet började med inläsning av tävlingsrelaterat material samt besök på tävlingsplatsen. Därefter så skrev jag ett första programutkast, där jag beskrev vad jag tyckte var viktig och vilka idéer jag hade. Med programmet i bakhuvudet så började jag skissa på planlösningar och fundera på vad som skulle få plats. Genom att göra en snabb dummy så fick jag en uppfattning om hur det kunde komma att se ut. Därefter skrev jag om programmet, på engelska, och fortsatte med plan och idéarbetet. Program och plan bearbetades in i det sista men när de blivit relativt genomarbetade började arbetet med att illustrera förslaget. Detta gjorde jag med hjälp av enkla skisser som i slutändan blev kollage. Till slut var det dags att montera A1:orna i Indesign, klämma in all information, bilder och diagram. Det slutgiltiga layout arbetet innebar att texter skrevs om, bilder ändrades och allt vändes ut och in för att slutligen hamna på plats.

varför engelska?

Det fanns en möjlighet att skriva en sammanfattning av förslaget på engelska och resten på svenska. Jag valde att skriva allt på engelska, dels för att jag började skriva på engelska och dels för att jag tyckte det kändes som en större utmaning. Jag hade precis avslutat ett projekt där allt skrevs på engelska och de flesta av mina kurskamrater talade engelska. Därför kändes det naturligt att fortsätta med engelskan trots att det inte är mitt modersmål.

kollageteknik

Kollage har alltid tilltalat mig för att de ger en tydlig bild av något samtidigt som det är uppenbart att de inte utger sig för att vara det önskade resultatet. De är ett samling sammansatta idéer som tillsammans skapar en ny kontext. En teckning eller ett akvarellperspektiv kan lätt tolkas som sanning, exakt som det ska se ut, och inte som en idé. Jag arbetar med idéer och därför passar kollagen mig. Kollagen är enkla och ganska realistiska men de inte försöker vara någon exakt bild av verkligheten. De består av fragment ur verkligheten som förmedlar en idé.

En annan rolig aspekt av kollagen är att de låter mig återanvända gamla foton som annars skulle glömmas bort. Fotoarkivet blir en guldgruva att ösa ur och resor och minnen möter varandra och bildar nya platser. Att titta på ett kollage och veta att Barcelona, Yorkshire och Torna Hällestad tillsammans får tjänstgöra som en liten bit av Tjörn är riktigt roligt.

Musik

Har jag lyssnat på. Musik som alltid funkar är Sufjan Stevens, hans skivor Illinois och Michigan är perfekta följeslagare och rekommenderas varmt till alla!



Änderungsschneiderei
STAR
Vollreinigung
Tel.: 44 71 55 35

BERLINER
Pilsener

layout

programmatic framework

dummy

idé

070628

070625

070618

070611

070604

070528

070521

070514

070507

070430

dagboksanteckningar

v.01

Läste tävlingsprogram och bakgrundsinformation som var tillgänglig på hemsidan. Fanns inte så mycket information om platsen och förutsättningarna men väldigt många önskemål om funktioner. Kan verkligen allt få plats!

Besökte platsen och bildade mig en uppfattning om hur det såg ut. Helt klart mindre än väntat! Smutsigt och övergivet. Hur ska man få in bostäder här? Marinan var fin och kändes utvecklingsbar. Synd att den ligger lite utanför själva tävlingsområdet. Det är mycket som skulle kunna göras men jag ställer mig tveksam till att föreslå bostäder i tävlingsområdet. Borde helt klart finnas bättre platser för det på Tjörn.

Lånade böcker från tidigare Europantävlingar för att få inspiration samt koll på vad som förväntas i en tävling. Känns skönt att ha en uppfattning om hur ett bidrag kan se ut. Det var verkligen blandad kvalitet på bidragen.

Kommentar: Typiskt trevande start, söker ett sätt att tackla uppgiften på. Ifrågasätter tävlingsprogrammet.

Mycket av problemet handlar om parkeringen, eller? Fundera på hur man kan göra den mindre dominerande. Kanske genom att dela upp den i mindre delar. Sen är det ju resten av planen som ska lösas. Har en del idéer men ingenting som känns rätt. Platsen i sig är ganska okänslig men inte det omgivande landskapet.

Tankar om cykel/kajak uthyrning i anslutning till turist centret. Kanske kan de fungera som en LAXoMAT .

Beställde turistinformation från Tjörn. Letade information om ekoturism och liknande. Det kändes relevant. Mest information fanns dock om ekoturism i utvecklingsländer. Börjar samla tankarna i ett eget planprogram. Gå igenom uppgiften steg för steg.

Kommentar: Här har jag hittat en första angreppspunkt, parkeringen som kommer att dominera platsen. Har börjat samla idéer i en sorts planprogram.

v.02

v.03

Busshållplatser! Var och hur ska man ha dem? Albin och jag funderade på detta när vi träffades i veckan. Han hade en helt annan lösning än mig. Känns spännande.

Bostäder och kontor? Jag försöker finna platser för dessa och andra funktioner som programmet efterfrågar. Men jag försöker också hitta argument för att försvara dem. Är inte övertygad. Men ska man inte följa programmet? Antagligen så spelar det mindre roll i slutändan, bara man har hittat något spännande. Men har jag det?

Kanske är det hyttorna, som jag kallar dem. Sovstugor för en natt med utsikt över skärgården. Fick idén från en leksak som vi gjorde i grundskolan för att se under vatten. Skön form och placerade ute i vattnet är det dessutom en klockren återkoppling till ursprungsidén!

Kommentar: Letar efter de platser i området som bäst uppfyller de önskade funktionernas krav. Fortfarande i idéstadiet. Kikarna tar form.

v.04

Form och känsla... landskapet är platsens styrka, tillsammans med infrastrukturen. Men idag så dominerar den senare totalt över platsen. Jag vill bryta den dominansen.

Hur får jag in hållbarhet och energibesparande system i arbetet utan att det blir för mycket? Solceller och vattenhantering känns rätt självklara på en plats som denna. Behöver man skriva det på sin näsa?

Växter och materialval ska kopplas till Tjörn. Den lokala kontexten måste vara genomgående. Vill inte se något futuristiskt monster i aluminium och glas. Men det lär väl bli det ändå. De ville ha en byggnad som var något extra. En arkitekt vinner alltså.

Kanske skulle jag föreslå återvunnet material som byggelement. Satsa på trä, sten och segelduk. Byggnaden kunde vara en båt som ligger på landbacken.

Gjorde dummy för att komma vidare med min process. Det är inte mycket plats på 3 A1! Det är förvånande. Började bearbeta planen i Illustrator. Ursprungligen är det en filen en .dwg för cad men det blir mer liv om man använder Illustrator och i den här tävlingen är det ingen som förväntar sig en färdig plan att bygga efter. Mycket jobb med att skapa ett fungerande arbetsunderlag.

Kommentar: Har hittat mitt koncept i förhållandet mellan landskap och infrastruktur. Gör en dummy för att komma vidare i processen.

v.05

Planjobbet fortsätter men nu med inriktning på hur jag vill att det ska se ut. Arbetsunderlaget är färdigt. Efter handledning så har jag ritat om korsningen i tävlingsområdets centrala del till en rondell. Det var min första tanke men samtidigt har jag varit tveksam. Rondeller är väldigt mycket trafikplats. Men en rondell är helt klart en förbättring emot hur det ser ut idag. Platsen är ett gytter av stolpar, trafiksignaler och informationsskyltar. Man ser inte landskapet på grund av allt som är drar till sig uppmärksamheten i vägrummet. En rondell kan nog lösa delar av det problemet.

Det blir många busshållplatser! Och så måste det finnas en tunnel under vägen, en bro går bort. Vill tona ner känslan av trafikplats. Idag tvingas folk passera vägen på ett sätt som inte känns säkert. Genom att ta bort alla övergångsställen så tas ännu ett vägelement bort. Vill se ett enklare vägrum.

Formen på centret är svårt. Trä och glas är materialen som gäller. Kanske en aning traditionellt. Ser många tallar framför mig. Och spång! Gå på spång är kung!

Skriver vidare på planprogrammet. Centret innehåller galleri, Café, Affär, Väntsal, Turistinfo, toaletter... utanför finns cykeluthyrning och kajakuthyrning. Allt är obemannat. Hyttorna hyrs via en central i anslutning till centret och betalas på plats med betalkort.

Kommentar: Försöker hitta en trafiklösning som tydliggör landskapet. Vill förenkla trafiksituationen och göra platsen mer lättläst och därmed mer attraktiv och tillgänglig. Funderar på hur bustterminalen och informationscentret fungerar, har inte någon design i åtanke ännu.

v.06

Planen förfinas och förändras. Skissar i Sketchup, Illustrator och för hand. Kontor eller bostäder på västra sidan? Eller bostäder söderut! Vi får se! Funderar på de där kanalnära husen man ser på bilder från Holland. Kanske kunde det vara något för Tjörn. Men jag är osäker på hur det är med vattnet kanske för stora problem med vågor och isbildning.

Funderar på A3 foldern. Får panik! Mycket jobb. Måste skriva text! Ahhhh!

Börjar skriva... men det är så svårt. Står helt stilla! Vad ska det innehålla? Svårt att samla alla tankar. Försöker dela upp tankarna i olika kapitel. Men vet inte riktigt hur det kommer att se ut. Vill ha bilder också. Ska vara snyggt! Viktigt tror jag. 70 % yta. Är det så? Kanske... Men jag har ju inte gjort en enda bild ännu. Har inte tillräckligt bra bild av hur de skulle se ut. Vill inte låsa fast mig ännu. Har tid kvar.

Presentation. Karta över Tjörn. Sammanhanget är viktigt! Men behöver man beskriva problemet eller är alla införstådda? Undvik övertydlighet! Platsen är entrén till Tjörn men knappast målet med resan. En försmak kanske, en plats för att ta sig vidare. Viktigt att det inte blir en rörig trafikplats. Ska kännas harmonisk. Inte som idag. Är detta vad Rem Koolhaas kallar Junkspace?

Kommentar: Planen tar form i Illustrator. Ju mer detaljer desto fler frågor. Känner stress över att havla tiden snart gått. Har inte fått klart något! Men jag är på god väg. Funderar på presentationens utformning, vad ska produceras.

Skriver program och letar efter formen på huset. Skissar på parkering och fall. Kanske lite overkill men jag ville pröva det. Parkeringen bryts upp och låter naturen komma in i ytan. Det blir bättre dagvattenhantering och mer tilltalande, tycker jag. Bilarna står i olika nivåer med grönt emellan. Skymmer bussarna min placering av centret? Kanske. Men gör det nåt? Svårt att ta sig fram i terrängen? Nej vi har spång! Spång är det absolut finaste man kan gå på. Glöm aldrig det! Studerar Botulfsplatsen i Lund och andra bussterminaler i motsvarande storlek. De är rätt enkelt utformade och fungerar till synes väl. Lånar mått och lite annat smått och gott från Skånetrafiken.

Kommentar: Har gått ner mig i detaljer. Lite tidigt kanske men nödvändigt för att hålla farten uppe.

v.07

v.08

Hinner inte jobba så mycket som jag tänkt! Andra saker kommer emellan. Kan vara skönt med ett avbrott i processen. Får komma tillbaka starkare och mer sugen nästa vecka.

Kommentar: Ett avbrott i processen, inte helt fel tror jag.

v.09

Sliter med programmet och texter till häftet. Svårt att komma fram till byggnadens utformning. Funderar på nya möjligheter varje timme.Handledning ger mig lite nya perspektiv. Ann tycker jag ska strunta i byggnaden. Jag är landskapsarkitekt. Hon har rätt men jag vill ju ändå rita något! De skisser jag visade såg ut som något Jean Nouvel ritat sa hon, Är det bra? Har kollar runt lite och hittat arkitekten Sean Godsell. Han ritat snygga trähus med tydlig form. Funderar på att bygga en modell.

Ny offentlig plats vid hamnen? Antagligen en bättre plats för människor att mötas på. Hur får jag med det och hur mycket ska jag gå in på det? Det ligger lite avsides men känns spännande. Det är en bra idé. Planen är hyfsat spikad i alla fall. Texten jag skriver hjälper mig att sortera och gå igenom mina tankar. Dessutom ser jag vad som saknas för att skapa en tydligare bild av förslaget.

Kommentar: Arbetet med byggnadens design går vidare. Jag har hittat inspiration och idéer men lyckas inte omvandla mina tankar till bra skisser. Ann's uppmaning om att släppa byggnaden går inte riktigt fram.

Funderar på hur man skapar en fungerande offentlig plats i Myggenäs, har något på gång.

V.10

Efter handledning med Fredrik så omarbetar jag planen. Han tycker jag borde försöka att bli mer tydlig och visa att de båda sidorna om motorvägen hör ihop. Jag förstår vad han menar och vi diskuterar lite olika möjligheter. Viktigt för mig är att landskapet kommer i fokus. Men inser att vissa delar är inte så värdefulla som jag gjort dem. Tillexempel kustlinjen som den ser ut på platsen idag. Den är ju inte naturlig som den ser ut idag så varför inte omgestalta den? Många bra synpunkter som får vara med när jag arbetar fram ett nytt förslag.

Handledning med Ann. Hon tycker att förslaget ser spännande ut men hon tycker inte om den föreslagna boplatsten eller kontorshotellet. De hör inte hemma där tycker hon. Jag håller med, kändes som en kompromiss, det var den minst dåliga platsen. Jag ser fortfarande inte varför man skulle vilja bo där när det finns 1000 andra platser på Tjörn som är bättre. Men vi kommer överens om att den nya offentliga platsen vid marinan kunde bli en ypperlig plats för bostäder. De som lämnar stan, oftast Göteborg, vill ha lugn och ro, ha en båt, båtplats, billigare boende, närhet till natur. Det kan Myggenäs erbjuda här! Hamnen blir en bättre plats för kontor också. Så det ser ut som jag kommer ha huvudfokus på tävlingsområdet och bussterminalen men samtidigt uppmärksamma Myggenäshamn som en potentiell förtätningspunkt. Visa hur dessa kan fungera tillsammans.

Kommentar: Fredriks handledning leder mig vidare och öppnar mina ögon för hur defensiv jag varit hittills. Jag bestämmer mig för att ta ett större grepp, och gör det utan att överge mina tidigare idéer. Jag förstärker dem istället. Tanken om att utveckla Myggenäs får större vikt efter handledning med Ann. Det skapar en helhet i projektet.

Efter att ha spenderat hela helgen och Måndagen med att bygga en modell som misslyckades så blir tisdagen ett försök att återfå balansen och tron på projektet. Bilderna börjar se bra ut. Saknar fortfarande ett namn på förslaget. Kommer antagligen i sista sekunden. Viss mån av frustration över att det är så mycket kvar. Måste skriva rent texterna. Ahhh! Tappat lusten helt. Borde klippa naglarna.

Jobbar hela tiden nu. Går upp tidigt och lägger mig sent. Socialt liv lika med noll. Men det ser rätt bra ut. Jobbar med kollageteknik och klipper ihop riktigt fina bilder. Det blir många gamla bilder som kommer till användning och får nytt liv. Det ser ut att bli mycket text på mina A1:or. Bilder säger mer än tusen ord, eller? Har svårt att se hur jag skulle klara mig utan texten. Kanske bättre?

Kommentar: Modellbyggandet gick dåligt. Saknade en tillräckligt tydlig bild av hur jag ville att det skulle se ut. Överger mer eller mindre byggnaden. Förslagets namn är också ett problem. Har gått över till ren produktion av bilder och text. Har det mesta klart i huvudet.

V.11

Mycket kvar att göra när veckan börjar. Eller, vet inte riktigt vilken dag det är. Bara att jag har tid kvar. Det är bra!

v.12

Visar förslaget för vänner som ger tips. Byggnaden är inte så rolig men det finns inte tid att ändra det nu. Skit! Jaja, har kanske inte ägnat den så mycket tid som jag borde. Fast jag är landskapsarkitekt och huset kan en arkitekt rita, jag har andra fokus. Min lösning i övrigt är bra och jag känner mig nöjd. Presentationen är inte helt spikad ännu. Mycket detaljer återstår. Skriver om texterna hela tiden. Fredrik tycker att det ser bra ut, fast byggnaden är tråkig. Håller med om det.

Är mycket nöjd med hur de små övernattningsstugorna blev. Ser spännande ut. Om något kommer att ge mig uppmärksamhet är det dom. A3 foldern tar också form. Jag vill inte återanvända texterna på A1:orna så jag skriver nya. Jobbar på layouten.

Kommentar: Detaljarbete och finslipande. Det mesta är klart men det är de små sakerna som tar tid. Skriver om texter så att de tydligare hänger samman med bilderna.

v.13

Efter att ha läst igenom reglerna och kollat exakt vad som ska lämnas in blir det lite stressigt. Mycket detaljer! 3 A1:or, två A3 folders, 2 cd med allt material i flera olika format och upplösning. Det blir en heldag! Skoj! Skriver ut ett text ex i skolan. Fult! Grådaskigt. Glöm det. Men får bra kritik från de som ser det. Skoj.

Sista rycket med layout och texter. Sen är det bara att åka till tryckeriet. Montera A1:orna. Fredrik och jag hjälps åt. Snygg utskrift blev det. Bättre än väntat! Slänger in allt i bilen och åker hem till Linköping.

I Linköping binder de ihop mina A3 folder på kommuntryck. Billigt och bra! Nu är det bara att lämna in allt!

28 juni. Åker till Stockholm. Fastnar i bilköer med 3 timmar till deadline. Lugnt säger brorsan. Västerbron är avstängd pga brand så vi kan inte ta den till Sveriges Arkitekter på Söder. Omväg via motorvägen. Brorsan missar avfarten till Söder och vi kör under hela stadsdelen. Bra där! 2 timmar kvar till deadline. Ny sväng runt stan. Den här gången kommer vi rätt. Inlämning 1 timme före deadline. Lugnt säger brorsan.

Kommentar: Sista veckan är hektisk. Allt ska fixas så det kan skrivas ut i tid. Många små detaljer som ska klaffa, och det gör de! Det är bra att ha gott om tid på sig. Men det är inte nödvändigt!

För mig blir det som att återuppleva arbetet när jag läser dagboken. För er andra så är den säkert rörig och kanske lite pladdrig. Kommentarererna kan förhoppningsvis sammanfatta veckorna och tydliggöra processen.

Man kan följa hur jag går från idé mot ett färdigt förslag och hur jag motiverar vissa val. Arbetsmetoden är ganska tydlig. Jag försöker hitta de viktiga funktionerna i tävlingsprogramet för att sedan lokalisera den mest lämpliga platsen för varje funktion. I efterhand så kan jag se hur viktigt programmet var för mig i början men att jag kunde släppa det allt eftersom mitt eget förslag tog form. Man kan också läsa hur handledningen har påverkat förslaget och fått in mig på nya banor.

Jag har valt att behålla banala kommentarer och känslouttryck i dagboken. Det gör den lite roligare hoppas jag!

kommentar:

bilagor & referenser

bilagor

- b1. Tävlingsbidrag "A3 Folder"
- b2. Tävlingsprogram
- b3.. Tävlingsbidrag på cd

literatur

Royal Institute of British Architects.
A Decade of RIBA student competitions.
London : Academy Editions (1992)

European 6 : *in-between cities*, Redaktörer: Anne Hoogewoning,
Emmie Vos. Rotterdam: NAI (2001)

European 7: *European results: sub-urban
challenge, urban density and housing diversity.*
Redaktör: Sylvie Chirat. Paris: European (2004)

Koolhaas, Rem. *Harvard Design School Guide to
Shopping.* Spain: Taschen (2001)

artiklar

Persson, Kerstin (2007). Hur vinner man en arkitekttävling?
Arkitekten, juni 2007

Backström, Mårten (2007). Debattartikel: Dags för ny slags
tävling. *Arkitekten*, januari 2007

Nilsson, Katarina & Nordberg Thomas (2007) Debattartikel:
Svar: Dags för en ny tävling. *Arkitekten*, januari 2007

van der Hoeven, Gus (1998). *Design functional and attractive
parking lots.* Grounds Maintenance 1998

länkar

Europans hemsida med regler och information
<http://www.european-europe.com>

b1

EX101

TJÖRN

EUROPAN 9

SIMPLICITY



SUMMARY

One of the topics of European 9 discusses the possibility to integrate road infrastructure into the urban fabric. We think urban intensification is one of the most interesting challenges of architects and planners. To improve the way we use space is one of the most important issues if we are to create sustainability, limiting transportation and urban sprawl. Intensification can be done by exploiting the unused space in our cities. These are spaces such as sites next to infrastructure, or why not on top of infrastructure and existing buildings?

In the context of Tjörn however we can't find any real arguments for integrating road infrastructure with urban fabric. Myggenäs is a small community where lack of space is not an issue. Surely we could propose housing or offices next to the main roads. But then we would not do this believing it to be the best location, it would merely be to satisfy a programme or property owners. There are better locations in Myggenäs, and on Tjörn, for this function than right by the only road in the community with 17.000 vehicles each day. We want to find the best place for every single function in the programmatic framework without compromising with the health and well being of future users and residents. We've adapted the topic of European 9 to the scenario of Tjörn focusing on what we consider to be the key points:

How to create a functional and attractive bus terminal / information centre?

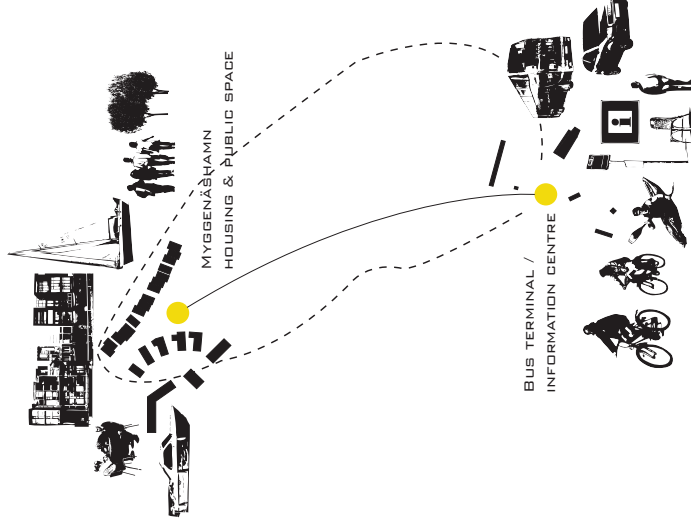
How to create opportunities for activity and increase accessibility in the area?

How to improve the community of Myggenäs, making it more attractive, by creating housing and public space?

FROM CONTEXT TO...

Going over the Tjörn bridge you have a fantastic view of the archipelago of Bohuslän. But as soon as you reach Tjörn you end up in an infrastructural mess. This place is called Myggenäs korsväg and it is the site where the municipality of Tjörn has proposed a bus terminal/ information centre.

There are two outstanding qualities that have to be considered on the site. Firstly there is the landscape. It is the least domination feature of the site today. Instead of experiencing the landscape when present on the site you experience a feeling of emptiness. The site could be described as junkspace or leftover space. This is not at all suitable for the entrance to Tjörn. The site should instead promote the beautiful landscape of Tjörn making it visible from the roadside. The other quality is the infrastructure. The location is probably the best on Tjörn in means of accessibility by car.



Today the infrastructure dominates the site to the extent that it could be seen more as a problem than a quality. But if we were able to balance these two qualities, landscape and infrastructure, we could have a site that is both functional and attractive!

Our main focus has been the bus terminal / information centre and the area surrounding it. The site, Myggenäs korsväg, right by the infrastructural spine of Tjörn, roads 160 and 169, could be used more effectively and this has been recognized by the municipality. The site location is extremely well suited for a bus terminal to attract more commuters. It is also the ideal location of an information centre since most tourists pass the site making their way towards the western parts of the Island. This puts Myggenäs korsväg in a position to function as a starting point for tourists exploring the Island of Tjörn and the surrounding archipelago.

In addition to this we suggest a programme for housing and public space. The programme location is in the study area south of the marina where the bridge connects Alnö and Myggenäs harbour. This could be the new public space of Myggenäs giving the community a defined center and providing new types of housing.

...CONCEPT

is to simplify structures in the area and to balance landscape and infrastructure making the site more attractive, easier to comprehend and to use. A bus terminal and information center is developed at Myggenäs korsväg and dwellings and offices are developed right by Myggenäs marina. An attractive and safe bus terminal will attract more commuters and hopefully stimulate the other functions such as shop, café etc. The location is also perfect for an information centre due to the location. Placing dwellings and offices in the center of Myggenäs connects the new development to the existing community. This gives the community a more defined center in the same time as giving an identity to the new development. To make the area more accessible new paths are created allowing movement between the new developments and creating opportunities for activities and recreation.

TOPIC

One of the topics of European 9 discusses the possibility to integrate road infrastructure into the urban fabric. We think urban intensification is one of the most interesting challenges of architects and planners. To improve the way we use space is one of the most important issues if we are to create sustainability, limiting transportation and urban sprawl. Intensification can be done by exploiting the unused space in our cities. These are spaces such as sites next to infrastructure, or why not on top of infrastructure and existing buildings?

In the context of Tjörn however we can't find any real arguments for integrating road infrastructure with urban fabric. Myggenäs is a small community where lack of space is not an issue. Surely we could propose housing or offices next to the main roads. But then we would not do this believing it to be the best location, it would merely be to satisfy a programme or property owners. There are better locations in Myggenäs, and on Tjörn, for this function than right by the only road in the community with 17,000 vehicles each day. We want to find the best place for every single function in the programmatic framework without compromising with the health and well being of future users and residents. We've adapted the topic of European 9 to the scenario of Tjörn focusing on what we consider to be the key points:

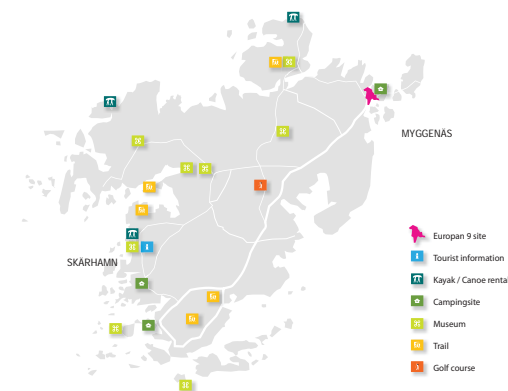
How to create a functional and attractive bus terminal / information centre?

How to create opportunities for activity and increase accessibility in the area?

How to improve the community of Myggenäs, making it more attractive, by creating new forms of housing and public space?

CONTEXT

Tjörn is the sixth largest island of Sweden. It is situated by the west coast of Sweden in the province of Bohuslän. The island has about 15,000 inhabitants but in the summer this number is almost doubled. Most of the people on Tjörn live on the west side of the island by the open sea. This is where Skärhamn, the municipal capital is located, and most of the tourist attractions are.



Myggenäs is a small community located by the Tjörn bridge in the east part of the island. The community has about 1000 inhabitants whereas the bridge is used by 17,000 vehicles per day. This gives us an idea of the opportunities and the challenges of Myggenäs.

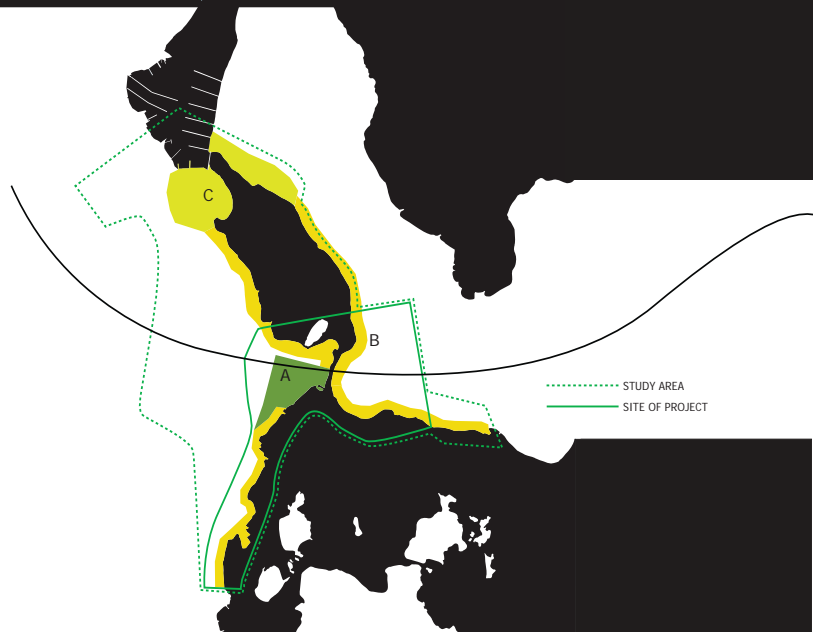
Going over the bridge you have a fantastic view of the archipelago of Bohuslän. But as soon as you reach Tjörn you end up in an infrastructural mess. This place is called Myggenäs korsväg and it is the site where the municipality of Tjörn has proposed a bus terminal / information centre.

There are two outstanding qualities that has to be considered on the site. Firstly there is the landscape. It is the least domination feature of the site today. Instead of experiencing the landscape when present on the site you experience a feeling of emptiness. The site could be described as junkspace or leftover space. This is not at all suitable for the entrance to Tjörn. The site should instead promote the beautiful landscape of Tjörn making it visible from the roadside.

The other quality is the infrastructure. The location is probably the best on Tjörn in means of accessibility by car. Today the infrastructure dominates the site to the extent that it could be seen more as a problem than a quality. But if we were able to balance these two qualities, landscape and infrastructure, we could have a site that is both functional and attractive!

Our main focus has been the bus terminal / information centre and the area surrounding it. The site, Myggenäs korsväg, right by the infrastructural spine of Tjörn, roads 160 and 169, could be used more effectively and this has been recognized by the municipality. The site location is extremely well suited for a bus terminal to attract more commuters. It is also the ideal location of an information centre since most tourists pass the site making their way towards the western parts of the island. This puts Myggenäs korsväg in a position to function as a starting point for tourists exploring the island of Tjörn and the surrounding archipelago.

In addition to this we suggest a programme for housing and public space. The programme location is in the study area south of the marina where the bridge connects Almon and Myggenäs harbour. This could be the new public space of Myggenäs giving the community a defined center and providing new types of housing. It's important to connect the new development to the existing community providing an identity and a more defined community center rather than placing the functions in the project area by the roads leaving them on their own.



PROGRAMMATIC FRAMEWORK

A. Bus terminal / Information Centre

The site is redeveloped into a functional bus terminal with more than 100 parking lots. The crossroad is replaced by a roundabout to increase the flow of traffic and access by other means than car is improved by creating tunnels under road 160. An information centre is built in connection to the bus terminal. The building is the most central part of the site and is designed to welcome and attract travelers as well as bringing the different functions of the site together.

Synergy

By adding functions to the bus terminal / information centre it could become an important structure for promoting Tjörn, stimulation tourism as well as the local economy. This could be done by the creating opportunities for local entrepreneurs, artists and food producers to market themselves. The information centre could even help develop local initiatives for cultural and ecological tourism.

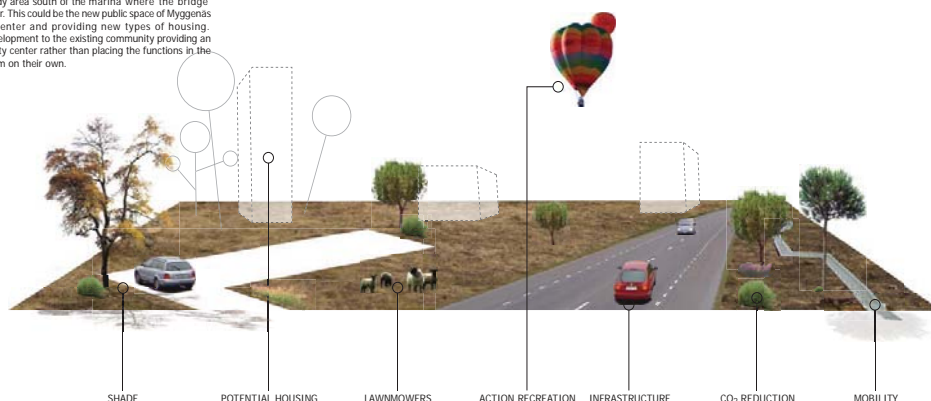
B. Water edge / Leisure activities

As in the competitions programmatic framework we find this area to have huge potential. We want to make the area more accessible by creating a boardwalk system allowing all kinds of pedestrians to access the landscape. We also want to create opportunities for activities such as kayak and bike rental, fishing, hiking and more. Small rental cabins in the water edge offer opportunities for lay over. A wide tunnel under road 160 connects Almon sund with the southern parts of the area. The water channel is widened and allows small boats to pass as well as increasing the flow of water.

C. Housing / Harbor

The site is ideal for attracting people who want to live close to nature, boats and water but also have all the conveniences of living in an urban area. Here we propose a small settlement with public space, housing with flats, offices and in summer even restaurants and tourist activities. This will give Myggenäs an attractive, almost urban center for both locals and summer residents. It would also be a much needed contrast to the detached housing and urban sprawl that is dominating Myggenäs today. The location, close to the bus terminal, enables commuting and therefore limits car dependence.

CONCEPT: BALANCING LANDSCAPE AND INFRASTRUCTURE TO ENCOURAGE NEW ACTIVITIES FUNCTIONS AND DESIGN



STRUCTURE PLAN

Redesigned, one of the immediate differences of Myggenäs korsväg is the roundabout replacing the crossroad. This is done to smoothen traffic flow and to make the site appear less like "just" a traffic junction. With traffic lights and zebra crossings the site is all about traffic and focus is drawn away from the beautiful landscape. By simplifying the layout and removing unnecessary road structures we're able to balance infrastructure with landscape. Removing the zebra crossings calls for a different way of getting over the road, so why not go under? Two tunnels, one right next to the roundabout and one by the channel, give pedestrians and cyclists access to both road sides. The tunnels are adapted for wheelchairs and, but the tunnel right by the bus stop have lifts just in case. To be able to build these new structures it will be necessary to raise the road level and to widen the channel.

New parking design meets the need of the new structure. By splitting up the parking space into smaller spaces separated by green structures the feeling of suburban parking lot is prevented. Between the parking space there are boardwalks to allow people to move around without interacting with traffic.

For optimal use of space and time, bus stops are located on both sides of road 160. Buses going to the mainland stops south of road 160 where a new bus road and bus terminal are built. From here most of the commuters will take the morning bus to Stenungsund or Göteborg. The bus road has the capacity of 4 bus stops in each direction. Buses from the mainland continuing towards Skärhamn, Orust or other destinations in the archipelago will stop on the north side of the road thus not in need of using the bus road. Buses from the south continuing towards the north have a bus stop of their own along road 169. This bus stop is connected by a path to the bus terminal.

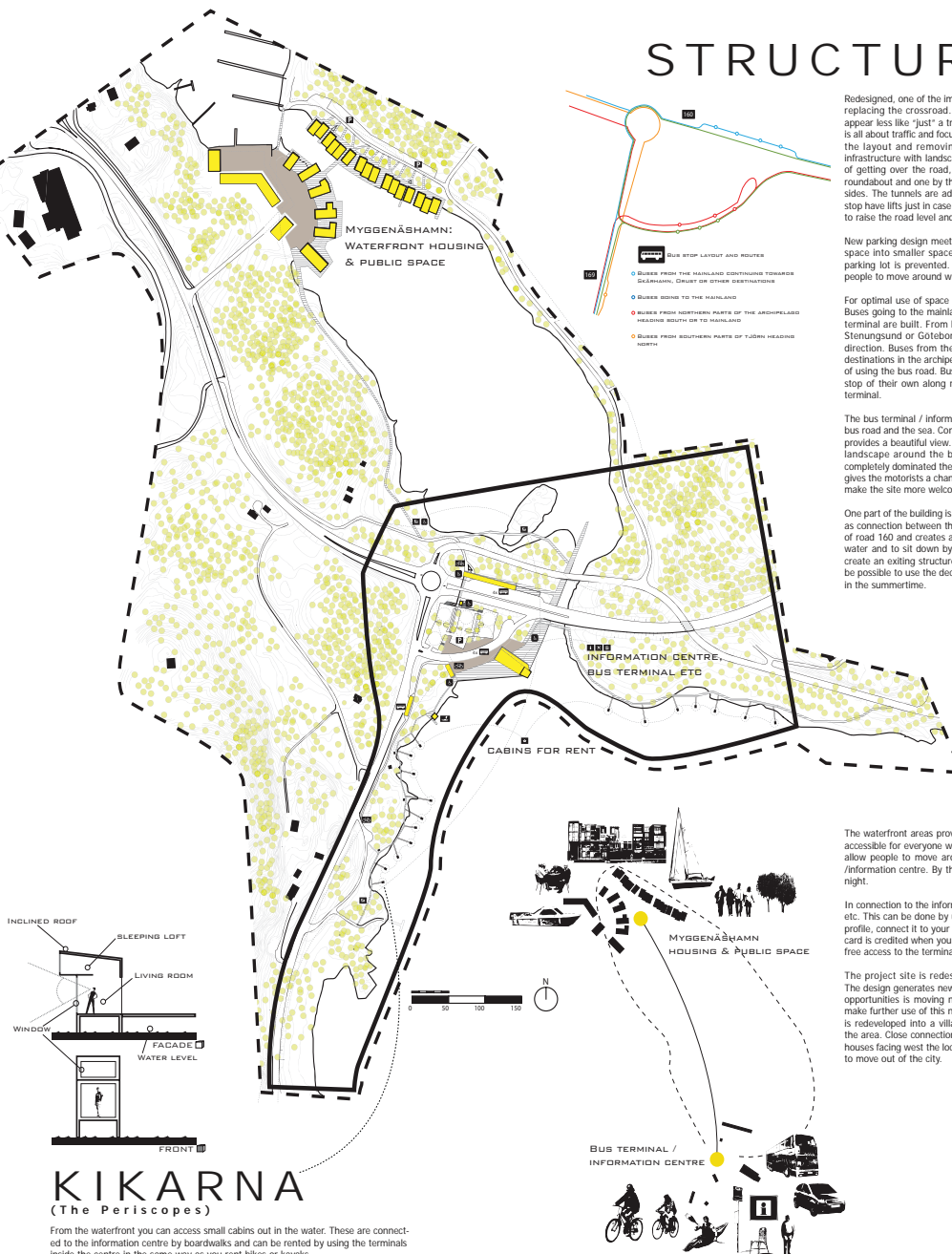
The bus terminal / information centre is located in the center of the site between the bus road and the sea. Connection to the water makes the building more attractive and provides a beautiful view. Placing the building some distance from the main roads the landscape around the building becomes visible. A roadside building would have completely dominated the site in an almost threatening way. The location by the water gives the motorists a chance to experience the site and the building from a far and will make the site more welcoming.

One part of the building is a wooden deck. The deck functions both as public space and as connection between the different parts of the site. It binds together the two sides of road 160 and creates a sense of place. The deck allows people to get down to the water and to sit down by the sea. By working with elevations in the deck you could create an exiting structure both for movement, recreation, bathing etc. It would also be possible to use the deck as a jetty for boats which would make the site more living in the summertime.

The waterfront areas provide beautiful views and nature experiences. To make these accessible for everyone we propose that a boardwalk system is built. This system will allow people to move around in the area and from the Marina to the bus terminal / information centre. By the waterfront you'll find small cabins that you can rent over night.

In connection to the information centre there are possibilities to rent kayaks and bikes etc. This can be done by using information terminals in the centre. Just create a user profile, connect it to your credit card number, and then rent the vehicle you need. The card is credited when you return your vehicle. This system doesn't need any staff, just free access to the terminals.

The project site is redesigned to balance the landscape and the infrastructure. The design generates new opportunities for movement in the area. One of these opportunities is moving north towards the marina and to go around Ålmo sund. To make further use of this new connection we propose that the site south of the marina is redeveloped into a village center. Here we find the best housing opportunities in the area. Close connection to the local shop, the bus terminal, boats, nature and with houses facing west the location by the marina will be very attractive to people wanting to move out of the city.



KIKARNA

(The Periscopes)

From the waterfront you can access small cabins out in the water. These are connected to the information centre by boardwalks and can be rented by using the terminals inside the centre in the same way as you rent bikes or kayaks.

The cabins are designed for two persons and have a sleeping loft and a living room. Functions as toilet and such can be found on land by the boardwalk. The name, Kikarna, comes from the periscopelike shape of the cabins but also from their function as look out posts. The side facing towards the sea is made from glass and provides an amazing view over the surrounding archipelago.

Thrown out in the sea, each cabin has its own jetty. This makes them rather private and exclusive. Kikarna is an exiting opportunity to spend the night right by the sea without the need of a boat or an expensive hotel.

The dimensions of the cabins are approximately 2.50 x 2.80m and the height is approximately 3.60m.



BUILDING DESIGN AND SITE LAYOUT

One of the more important structures on site is the building in which the information centre and bus terminal are located. We propose that the building include more functions such as art gallery, shop for locally produced products and cafe. This would of course require more space, but also make the structure more attractive and functional.

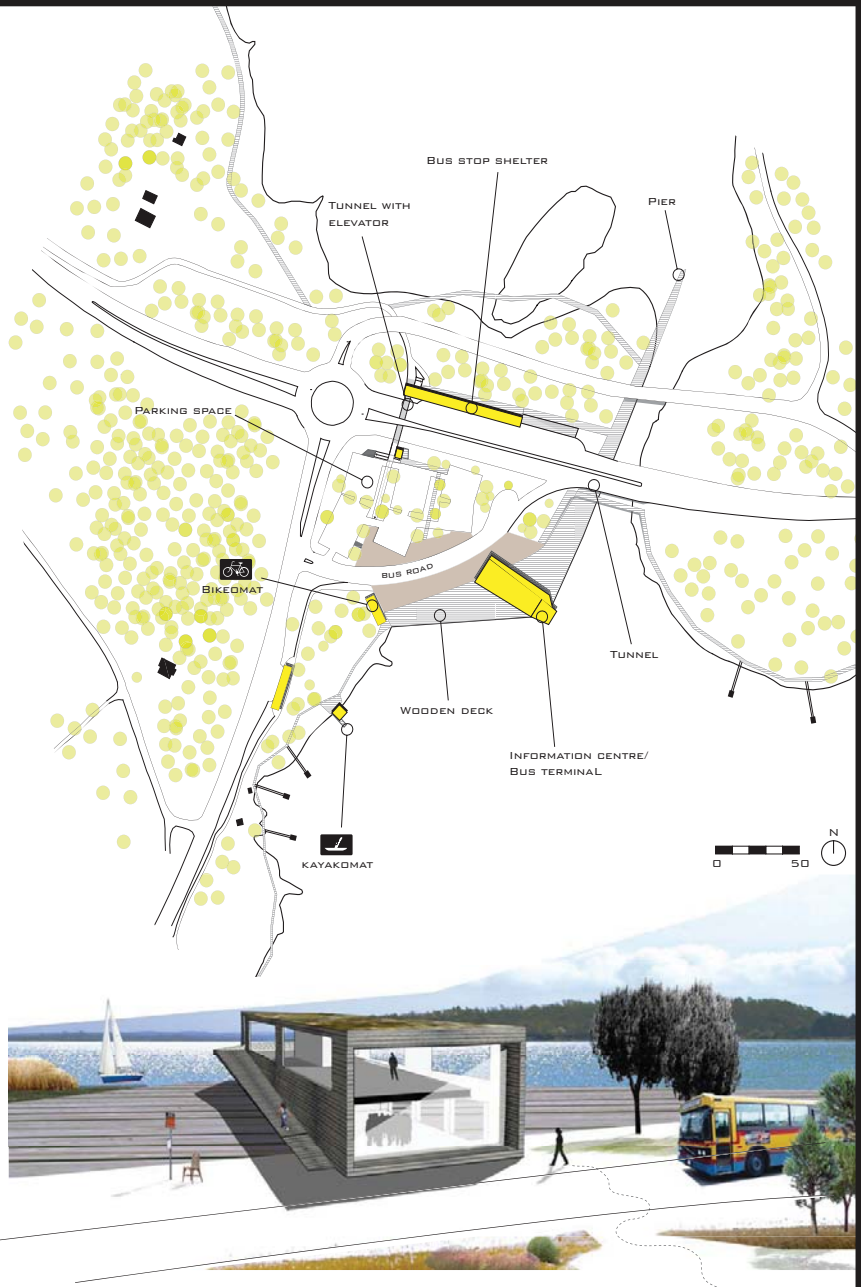
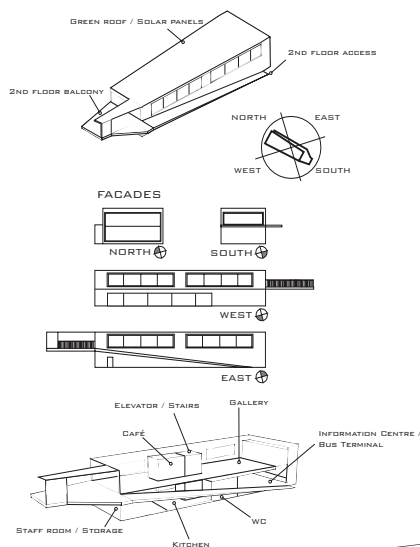
The design is quite simple and the building is supposed to be a part of the site rather than dominating it, being the site by itself. The outside of the building is a wooden structure, functioning as a shell, stretched out to be wide in one end and narrow in the other. The dimensions are approximately 15 meters wide and 52 meters long with balcony. The wooden shell is made of the same wood as the wooden deck connected to the building making them in to one structure. The inside of the building is constructed of concrete and glass allowing parts of the wooden shell to open up, if desired, revealing windows. This construction provides exiting possibilities for working with light conditions inside the building. The part of the building facing the bus road is made completely of glass giving full view of the inside activities. This is to attract people and to make the building welcoming. The end facing the sea has a balcony stretching over the water for café guests and visitors. Entrances are mainly in the western facade.

The information centre is set up to function without staff and to be open at all hours. Information is provided in the traditional way with maps, posters and folders but is also accessible through information terminals. Through these terminals it will be possible to find more information about the activities and sights on Tjörn, to get suggestions of where to go and what to do, where to eat and sleep and how to get around. It will also be possible to rent, book and pay your activities using the terminal. The bikes, kayaks (bikeomat / kayakomat) and cabins are rented through the terminals using a credit card and a user profile obtained on site.

A shop connected to the information centre gives local entrepreneurs the opportunity to market their products. This will hopefully stimulate the local economy and encourage local initiatives. The shop could be made to function without staff but we believe that the same staff could be use both for the shop and the information centre since the shop would be a relatively small part of the structure.

The bus terminal is actually the site itself, but inside the building it will be possible to buy tickets, find out time schedules and search for routes and destinations. It could also be used as a place to wait for the bus, providing toilets and something to eat. Tickets, schedules and traffic information can also be obtained outside by the bus stops and shelters using ticket vending machines and information displays.

The second floor of the building is an open room functioning as art gallery and cafe. The open room can be divided by using screens creating smaller spaces adapting to the needs of the exhibitions. The kitchen needed for the café is located on the first floor connected to the second floor by elevator.

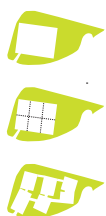


PARKING LOT DESIGN

Parking space is one of the most important functions on site and it is arguably the most space consuming function as well. Considering the way people will use the parking space we have ruled the possibility to have the parking located in a building. This would be a more complex and expensive way to store your car and it would also require a large building that would take over the relatively small site.

Instead we have modeled a way to find in enough parking lot space on ground level without them taking over the space. This is done by dividing the area into six smaller parts and integrating green structure between these parts (see diagram). In time this space will be taken over by pines, birches, shrubs and become an important habitat for birds and other animals. The green structure will split the big parking lot up, making the asphalt less dominating and the site more attractive. It will also allow rain water to stay on the site, reducing the amount of hazardous substances leaking into the sea.

Boardwalks lead between the parking lots so that people don't have to interact with traffic.



- 1) Parking lot area of approximately 120 parking spaces surrounded by green structure. This creates a monotonous environment which is the case with many suburban parking lots.
- 2) We split the large area in to six parts to make the environment less monotonous.
- 3) This design gives us green structure both around and inside the parking lot area. We have the same amount of parking space but a more diversified environment.



FROM NETWORK TO THE STREET

When planning for a sustainable development we should always strive to find the alternative that allows us to create the best conditions possible, both for the environment, and future residents. This project aims to address the issues presented by European and adapting them to the context of this particular scenario, Tjörn. We have found that the opportunities for intensification of urban fabric lies elsewhere than the competition programme might suggest and we hope to draw attention to this matter.

"We need to know if we can use or redevelop space originally intended for traffic. The tendency has always been to separate infrastructures from other urban functions, and traffic has always been seen as an obstacle to be kept away from where people live. Would it not be possible to integrate road infrastructures into the urban fabric?"

- **Marcel Smets** (urban planner, architect, Professor, Leuven, Belgium)

HOW DO WE USE SPACE?

The context of the project, the site, the location and the landscape, offers an interesting background for a discussion of how to use space and what could be considered sustainable use of space. Another project site, perhaps in a big city or close by a big city, would have presented completely different answers the same question. The context determinates how space is used. There is no final solution to this matter that could be applied universally. It's all about how we want to use space and what we perceive as the most important issues.

Integrating urban functions and infrastructure could be considered sustainable if it limits the needs of transportation, reduces energy consumption or makes land use more efficient etc. It could also be a way to create new space within existing infrastructure and urban areas meeting the demand of new space in a city. These forms of urban intensification are becoming more and more important in the struggle to limit urban sprawl which might be the biggest threat to sustainability. This is not to say intensification is the best way to deal with new development in all situations.

In the scenario of Tjörn, aligning new structures with the existing infrastructure presents both challenges and opportunities. To us Tjörns main quality is the landscape and the location of any new development should be carefully considered not compromise with this quality. Myggenäs korsväg, is by far a too important place to be redeveloped into a housing district. The argument of aligning development to the existing infrastructure is not strong enough. Myggenäs korsväg is the entrance to Tjörn and should therefore be redesigned to become a part of the islands beautiful landscape, accessible for everyone. There are better ways to intensify the urban fabric of Myggenäs, making the most out of existing space.

A sustainable approach of urban development implies a moderate consumption of the territory. In the case of developing Myggenäs, we propose to use the existing space in the center of the community. This would be the perfect location for developing the community and creating housing of high standard and at the same time saving the coastal area by Myggenäs korsväg, leaving this area for landscape development and recreation. Of course the project site could be transformed into a pleasant neighborhood to live in. But it could not be called intensification or moderate consumption of territory and it would be to increase the urban sprawl even further in the same time as exploiting the valuable landscape.

OPEN SPACES – NEW PUBLIC SPACES

Another question raised by Europan is how to create a new neighborhood around a public space. This is not the main issue of this project but the way it developed we have been working with this question too.

As mentioned in the discussion on this topic there is often a shortage of public space in residential neighborhoods. This is the case in the scenario of Myggenäs too. Why? Maybe because almost all houses in Myggenäs is detached single family houses with gardens and the need of public space is therefore limited or seen as less important. But is it not so that people in the suburbs want both privacy and urban life? Just as people in urban environment want intimacy, private space and nature? We think all these aspects can be provided in Myggenäs, at least to some extent...

Public space needs people and therefore it is ideal to create neighborhoods around them. This provides the residents with public space where they can go to meet and see people and it provides the public space with people to activate the space. Myggenäs marina is therefore the perfect place to create a public space and dwellings. Here we have activities to attract people and this in turn will attract more people and functions. And furthermore, the marina presents the new development with a strong identity.

Programme chosen and its connection with the programmatic framework proposed on the site.

The programmatic framework proposed on the site included several suggested functions. We have considered these suggestions and often found them relevant and well adapted to the site whereas some suggestions have been harder to comply with. We have tried to find the best location for every single function in the programmatic framework without compromising with the health and well being of future users and residents.

AREA A. BUS TERMINAL / INFORMATION CENTRE (*main building*)

The location of these functions could not be better. This is the entrance to Tjörn and the rest of the archipelago and since most people will pass this point sometime it's the perfect place for an information centre.

As a bus terminal the site has all the benefits of accessibility since it's located right by the Tjörn bridge and in connection with the two main roads on Tjörn. By making the site more attractive and functional we hope to attract more commuters somewhat reducing the amount of traffic going over the bridge. Further functions such as café, gallery and shop have been added to the main building.

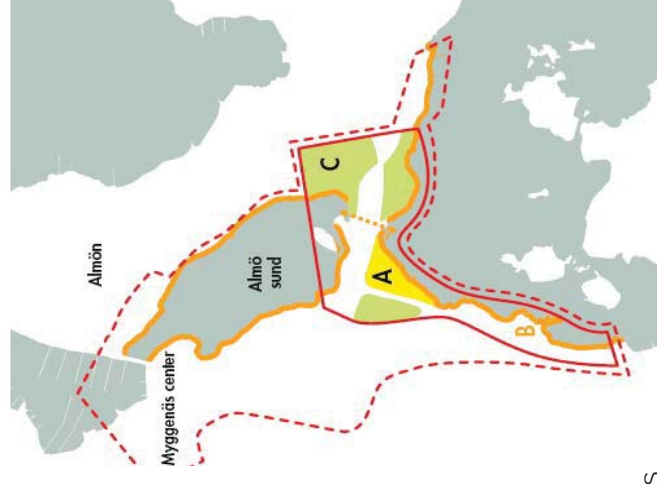
In order to smoothen traffic flow and simplify infrastructural layout a roundabout replaces the crossroad. The traffic lights by the crossroad are removed and two new tunnels are constructed under road 160 to allow pedestrians and bikes to access the site.

On the site we also suggest an improved parking lot designed to meet the demand of the new functions on the site and to be more attractive. The proposed size of the parking lot is approximately 110 - 120 parking spaces.

The design has a bus road going through area A and the possibility to cater four buses in each direction. We also propose bus stops on the north side of road 160 which would limit the need of traffic going through area A, making traffic run smoother. In connection to the bus stops there are ticket vending machines and time schedules as we as digital displays providing traffic information.

AREA B. WATER EDGE / LEISURE ACTIVITIES

As in the competitions programmatic framework we find this area to have huge potential. Area B is an area of activities and access where the landscape is the most valuable resource. Main focus has been put into making the area accessible for everyone through a proposed boardwalk system. The boardwalk system connects the area to site of the bus terminal / information centre and creates new opportunities for moving around in the area and providing access to the coast line. We also want to create opportunities for activities such as kayak and bike rental, fishing, hiking and more. Small rental cabins in the water edge offer opportunities for lay over. A wide tunnel under road 160 connects Almö sund with the southern parts of the area. The water channel is widened and allows small boats to pass as well as increasing the flow of water



AREA C. ALMÖN / DWELLINGS

This is the area where the programmatic framework has been somewhat changed. We couldn't find enough arguments to suggest functions such as housing and offices in this area. First of all there is the problem with noise from the road. However, this problem could be solved by using noise reduction measures and is not the main issue. The problem would be what kind of community the new development would be. It would most certainly be another part of Myggenäs, but thrown out of context, on its own and without a defined identity. The new development would be too far from the center to provide any public space for the other residents and there would be no obvious connection to the existing community. It would be even more urban sprawl.

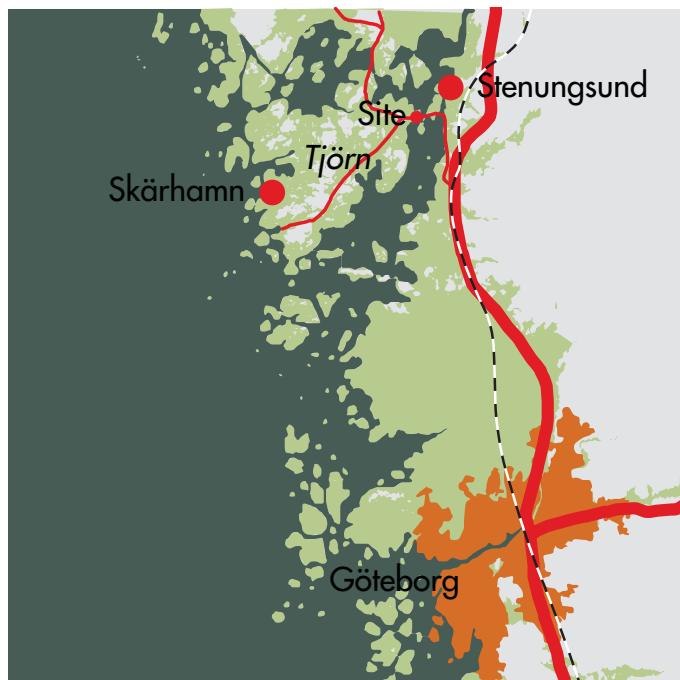
Our proposal is to redevelop the southern part of Myggenäs marina. The site is ideal for attracting people who want to live close to nature, boats and water but also have all the conveniences of living in an urban area. Here we propose a small settlement with public space, housing with flats, offices and in summer even restaurants and tourist activities. This will give Myggenäs an attractive, almost urban center for both locals and summer residents. It would also be a much needed contrast to the detached housing and urban sprawl that is dominating Myggenäs today. The location, close to the bus terminal, enables commuting and therefore limits car dependence. And most of all it would be well connected to the existing structures and have a well defined identity.

b2

City	Tjörn, Sweden
Population	15.000
Name of site	The entrance of Tjörn
Study area size	60 ha
Site size	7 ha

C 3 - ANALYSIS OF THE URBAN CONTEXT

Tjörn is a municipality on the western coast of Sweden and it is part of the archipelago located between Oslo and Copenhagen. The island is not far from the second largest city in Sweden, Gothenburg, situated some 50 km's to the south. Tjörn is an island with great natural values and it is well preserved with many old houses in small fishing villages and small scale farmsteads. It is situated in Bohuslän, a coastal province, with a barren landscape characterised by steep rocks. The vernacular architecture is unique, typical for this part of the coast. During the summer, the population increases from 15 000 to 30 000 as vacationers arrive, and the island serves as a holiday resort for people from Gothenburg as well as other parts of the world. Gothenburg is also the working place of many of the island's inhabitants. Tjörn is connected to the mainland by the Tjörn bridge to the neighbouring town Stenungsund which is the centre of the petrochemical industry in the region. Stenungsund has 23 000 inhabitants and serves as both working place and commercial centre for many people living on Tjörn. It has undergone a great expansion during the last ten years and has the advantage of being both near Gothenburg as well as having a lot of job opportunities in the town itself. Public transportation is also well developed, with both buses and trains.



At Tjörn, most of the inhabitants commute by car while public transportation is not much used. The site is in a very strategic point and could become a node in public transport as well as in a pedestrian network. The bridge between Stenungsund and Tjörn was built in 1960, and before that one arrived to the island from the sea. Small fishing villages dotted the coastline



The Nordic Watercolour Museum, Skärhamn



The Tjörn Bridge



Härön



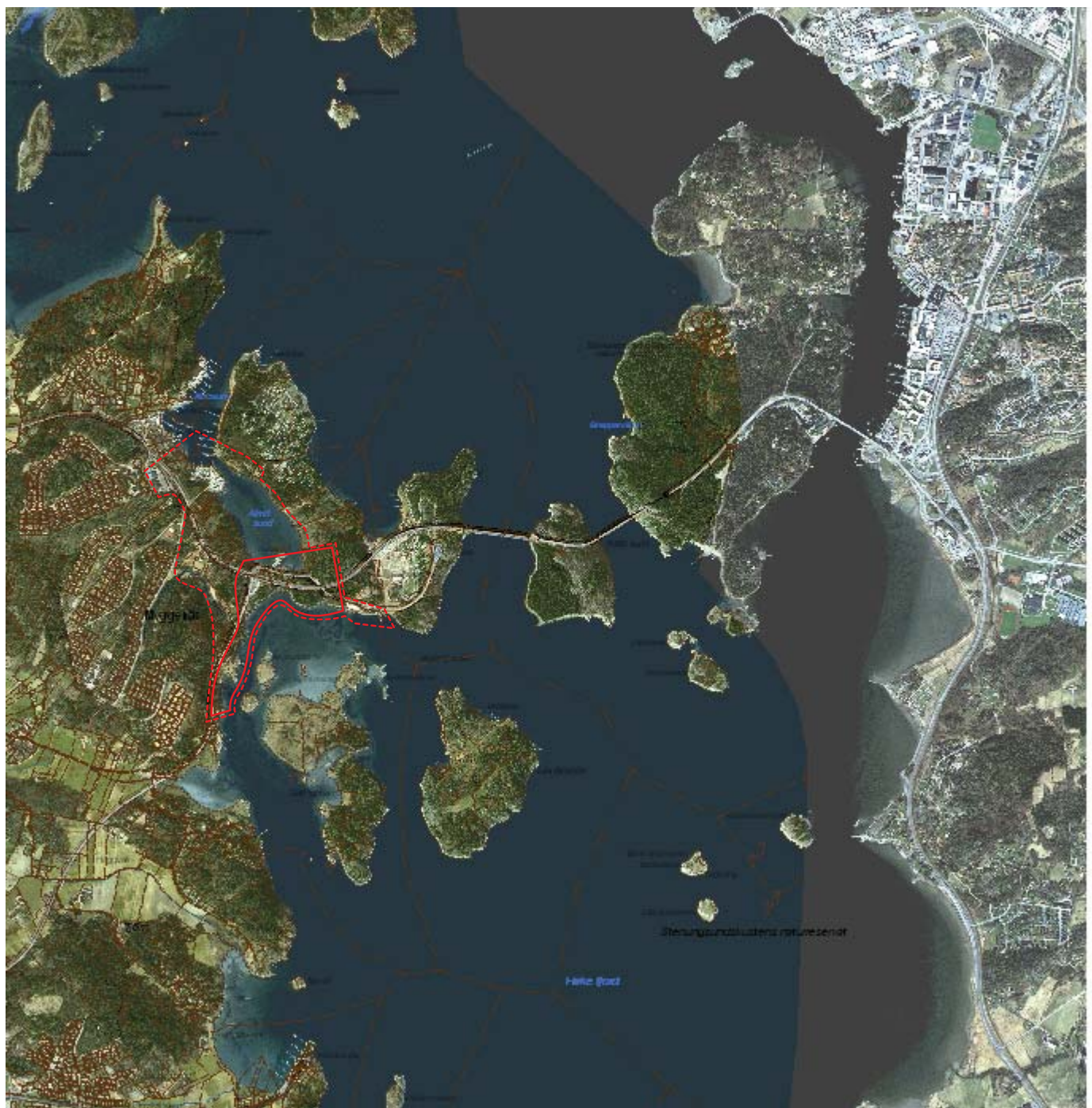
Skärhamn

and almost all of them were, and still are, situated towards the west and the open sea. As the new bridge connects with the island from the east, this gives rise to a problematic entrance to the island from the mainland, since there is no village or other function at the site. This part of the island, which has a suburban character and is dominated by infrastructure is the entrance not only to Tjörn but also to Orust and the rest of northern Bohuslän. The original bridge from 1960 collapsed in a traumatic collision in 1980 and was replaced by a new bridge in 1981. The first bridge met the island in a viewpoint, which marked an entrance to the island in a much better way. The changing in route after the construction of the second bridge has made the entry point more vague.

On Tjörn, the main trades are shipping, road carriers and tourism. The largest town and municipal capital is Skärhamn. Skärhamn has 3 500 inhabitants and it has some commercial

services as well as public service. The town has attracted some attention during recent years, due to the recently inaugurated Nordic watercolour museum, which is the result of an open architectural competition. The nearness to Gothenburg and Stenungsund in combination with relatively low house prices, has also made Tjörn an interesting alternative as a place to live in the Gothenburg region.

The municipality has an ambition to build 100 dwellings each year to meet this demand as well as making it possible for elderly to stay on the island. For that reason, it is regarded as important to diversify the housing stock. Today, housing consists almost only of single family houses.



SP 7 DESCRIPTION OF THE SITE OF PROJECT

The site is composed of different types of nature along the seaside. The main area, adjacent to the current parking and towards the sea, consists of flat bare rocks and sections with reeds, pebbles and sand. The water is shallow and there is no area for bathing. Today, the area is wooded with many small birch and pine trees which give a sense of neglect. Towards the road there is a parking for commuters with 50 parking places. There is also an old bus stop and beside there is space for three parked buses in row. There is also a small covered bicycle stand.

To the south, there is a small headland dominated by pines and between the headland and the area for parking and buses there is a small channel of water from Almösund bay by Almön. South of the headland there is a big vacant area, used mostly as parking during summertime. Along Almöns western side there is a footpath along the waters' edge, which ends at the small bridge to the marina.

Facing the commuter parking, there is a slope planted with flowers and a sign reading "Welcome to Tjörn" that tell visitors of coming events on the island. This slope consists mainly of rocks, trees and grass.

Towards the west, along road 169 to Skärhamn, the site has a more typical Tjörnish character with rocks towards the sea, combined with some grown up birch trees and pines. There is a small jetty for boats and there is a wonderful view towards south and the Tjörn Bridge

Roads intersect all these different types of nature and therefore traffic dominates the area. Public space in the area is underdeveloped, as is the network for pedestrians and bicycles.



Photo point map



1



2



SP 8 - PROGRAMMATIC FRAMEWORK

The municipality has decided that there shall be a new bus terminal at the site which will be partly financed by "Vägverket", the public road authority. The newly established regional tourist board also wants to have an information centre, preferably a building of high architectural level, which in itself could be an attraction for tourists to visit. The tourist board also wants to find a new form of information centre and they see this competition as a possibility to enhance the traditional tourist information, and develop it in a way that uses today's technology.

A. Bus terminal / Info Centre

The bus terminal should be planned to cater for four buses in each direction and should provide weather protection for commuters as well as for tourists travelling by bus. Future estimations has shown a potential need for an increase in traffic and this should be regarded in the design. It should be possible to obtain information about bus connections and timetables, as well as to buy tickets. It is also important to arrange for a improved parking for commuters in connection to the travel centre. These parking places must be well designed, avoiding a suburban character. In addition there must be more parking places than there is today, since the commuters that use public transport hopefully will be many more in the future.

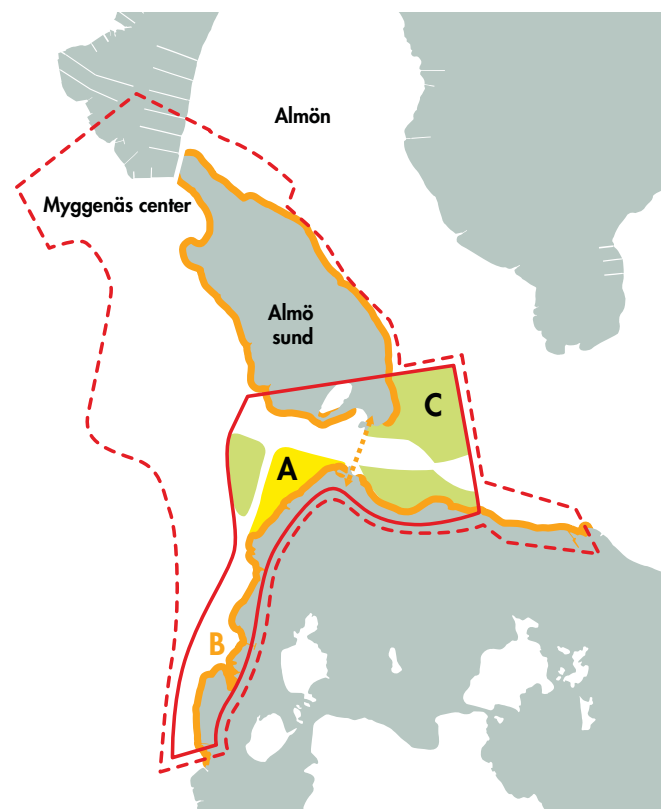
The visitors information centre is planned to be somewhat different than a traditional tourist information centre might be. The aim is to provide comprehensive service without staff on site, and it is therefore important to make use of new forms of information technology. It is desirable to further develop interest in "cultural tourism", as Tjörn could be of great interest to this tourist category. The new regional tourist board works jointly with the municipalities of Tjörn, Orust, Stenungsund and Kungälv and it is important that the information centre serves tourists travelling both to, as well as from Tjörn. The visitors centre should be a place where one may obtain information about sights worth seeing on the island and its' surroundings and other tourist information such as maps, hotel information etc. The building could also house functions such as a café, a shop for locally produced food or other functions on the theme of sustainable tourism. In order to develop the use of bikes there should be a stand with bikes for rent, so that tourists might take the bus to the island and then continue on by bike. Here it could also be possible to rent small boats or kayaks. An exhibition area could be included, displaying the history of Tjörn, local art and the annual Open studio weekend of the regions artists during Easter, information about the various shipbuilders on Orust and when they open their shipyards to the public etc.

B. Water edge / Leisure activities

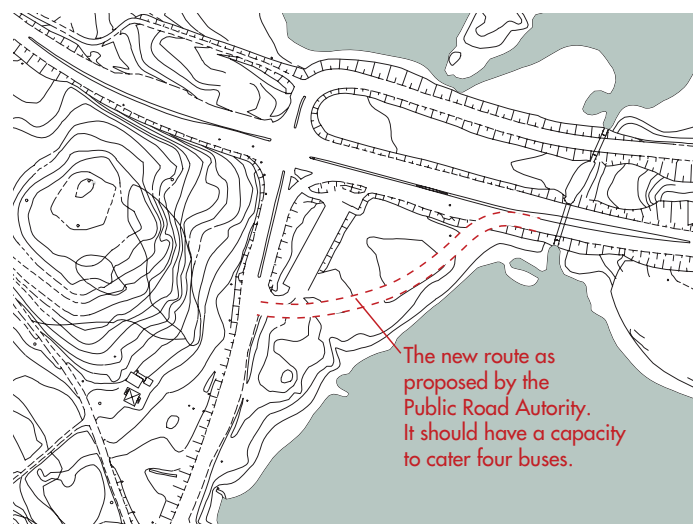
Spaces for leisure activities, facilities for boat and kayak rentals, picnic areas, sauna, and perhaps small sleeping cabins to let. The strip has potential qualities of serving both tourists and local inhabitants. The existing water channel could be remodeled and used as an asset to improve the qualities of the coastline. In addition, provisions should be made for lay-bys for cars, tour coaches as well as a rest area for those travelling in these vehicles. It is also important to work with both pedestrian paths as well as public footpaths within the site as well as in the study area.

C. Almön / Dwellings

This part of the site is owned by two private owners, who wants to develop the property. The nearness to the road gives the area some problems with noise, but also makes it interesting for for certain functions. Here its possible to propose a larger building such as a restaurant, office or hotel. There is also a possibility to suggest various kinds of housing on this part of the site, but not closer to the road than forty metres, as the noise level has to be taken into consideration. It is furthermore important to sustain public access to the coastline. The position of the site, with public transport close by, could also make this site an ideal place for a sort of office hotel, where owners of small business could work. Housing could be flats for permanent residents or tourists.



Distribution of programme



Buss Route

APPENDIX

NOISE REDUCTION

The Swedish Building Standard directs that all new dwellings in urban areas shall have a quiet side and that all patios, terraces and balconies shall be protected from traffic noise. This means that no apartment can be located towards trafficked streets only. Thus all new residential buildings have to be designed in order to protect and screen one side (for example in a garden or courtyard) from the street noise.

For residential buildings:

- The noise levels must not exceed 65 dB(A)eq on the noisy side.
- For this case, another set of compensations comply. Residential buildings shall have a side with the noise level reduced to maximum 50 dB(A)eq. At least half of the rooms must be oriented towards the noise reduced side. All bedrooms must have windows towards the sound reduced side. The building must at least be of sound class B.
- The terrace or balcony of a flat must pass the requirements for the different sources of noise together (in this case road and railroad).

ACCESSIBILITY

The Swedish Building Standard directs that all dwellings must be possible to access in a wheelchair. This means that the access to a dwelling should not have an inclination over 1:12, with a length of maximum 6 m followed by a horizontal resting place not less than 2 m long. All outdoor staircases must be accompanied by either ramps or elevators. For a multi floor flat (for example in a semi-detached house), there must indoors at ground floor level be a kitchen or kitchenette, a toilette with a place for a shower (or bathroom), living room and a bedroom (or a separable part of the living room with a bed). The toilet with its shower and the kitchen must be able to use by a person in a wheel-chair, with very simple and small changes. Furthermore, the national requirements stipulate an elevator in each staircase of a block of flats of three floors and higher (counting the ground floor).

Complete building rules can be downloaded at: www.boverket.se/shopping/ShowItem.aspx?id=927

BUSES

The free height over a Bus lane should be 4,75 m
4 buses require 20 + 60 + 15 m in length.

SS 5 - DESCRIPTION OF THE STUDY SITE

The study site is located on the east side of the island of Tjörn, in a bay area where the island is connected to the mainland by the Tjörn bridge. Every day 17 000 vehicles pass the bridge, of which approximately 1 000 are heavy vehicles. Entering Tjörn by car, one arrives at a spot characterised by traffic, with no significant features other than a bus stop, a commuter parking lot and a sign that says "Welcome to Tjörn". Continuing ten minutes to the north on road 160, you will come to the island Orust. To the left is road 169 to Skärhamn, the municipal capital.



The village of Myggenäs, situated to the west of the bridge, was planned during the 1960's and 70's and has around 1 000 inhabitants. As The Tjörn bridge was constructed in 1961 the area changed from being a suburb to Skärhamn to act as the entrance to Tjörn and be a place closely linked to the mainland. The area consists of detached one family houses. In the north end of the study site, there is a small centre, with a bank, a hairdresser and a very well stocked super market. There is also a preschool and a school up to 6th grade. It has few workplaces and most of the inhabitants travel by car to work. It is quite well served by public transport and it only takes 50 minutes with bus to the centre of Gothenburg. To go to Stenungsund only takes 10 minutes by bus, and it is also possible to go there by bike.

East of the Myggenäs centre, there is a small bay with a harbour for small sailing boats. A small bridge connects the two parts of the harbour, as one part is situated on the Almön island. During summertime, a lot of sailors from Denmark and Germany stop here to take on provisions. This little island is also much used and appreciated by the inhabitants of Myggenäs as their resort and there is a public beach on the east side of Almön, as well as a camping site.



Entering Tjörn



Myggenäs, the small harbour



Myggenäs, the commercial center



Pedestrian Bridge to Almön

SS 6 - ANALYSIS OF THE STUDY SITE

The area is the entrance to Tjörn and a key node for further development both in terms of identity and infrastructure. Although it is the geographical entrance its character is more suburban. The intensity of traffic has created boundaries and formed a partly fragmented site. The main aim of the competition is to create a new identity for the entrance to the island, to find new strategies for commuting, and to find ways to connect the various parts of the bay. It is also important to work with the question of how one can show the natural qualities of the site and emphasize the remarkable natural beauty of Tjörn. Today the site is dominated by the traffic, and it has very few relations with the nature or with Myggenäs village. On leaving Stenungsund and joining the bridge, one has a stunning view of the sea and the islands, but reaching Tjörn, contact with the sea is broken. To go to the camping site below the Tjörn bridge you will have to circle back on road 722 and there is no natural place to stop.

The local government wants to make this entry point a pronounced entrance to the island where one can obtain information of the sights as well as of events and activities on the island. It also wants to make this site a well developed travel centre, where commuters can stay for a coffee, park their cars and go by bus to Gothenburg or change bus from other parts of the island. These buses would during summertime also be a means of transportation for people from Gothenburg, wanting to make a day trip to Tjörn. The municipality wants to increase the number of permanent residents on Tjörn and it is therefore very important to make more people use public transport, since the bridge is the only way to reach the mainland. To date there are traffic jams in the mornings and afternoons at the bridge. A decision has been taken on a regional level that all municipalities should have 40 percent of their commuters

travelling with public transport by the year 2020. Tjörn is a long way from this goal today, and it is important to make it both more comfortable and efficient to commute by bus. There is also a possibility in the future to have feeder buses from Tjörn and the site to the train station in Stenungsund. There is also a wish to increase the use of bicycles on the island, for commuters as well as for tourists. Today, there is a quite well developed network of bike paths. Tjörn is not very hilly and is consequently very suitable for bicycling, especially since it is very close between the small villages. The bike path today runs through Myggenäs, located on a steep hill, but there will be a new bike path built from Höviksnäs to the site in the near future. From the site, you can continue on a bicycle tour to Stenungsund and all the way down to Kungälv, half way to Gothenburg.

The nearest village to the site is Myggenäs. The form of this village is introvert and it does not face the road, except for the small centre, situated along the road towards the north at the north end of the study area. The village has very good qualities in terms of nearness to school, preschool and services, but it is a village dominated by cars and it has weak connections to the surroundings. There is today a much used foot path down to Almön as well to Myggenäs Korsväg but neither of them are very nice or pronounced. You will have to go under road 160 and the underpass is quite dark and seldom used in the evenings.

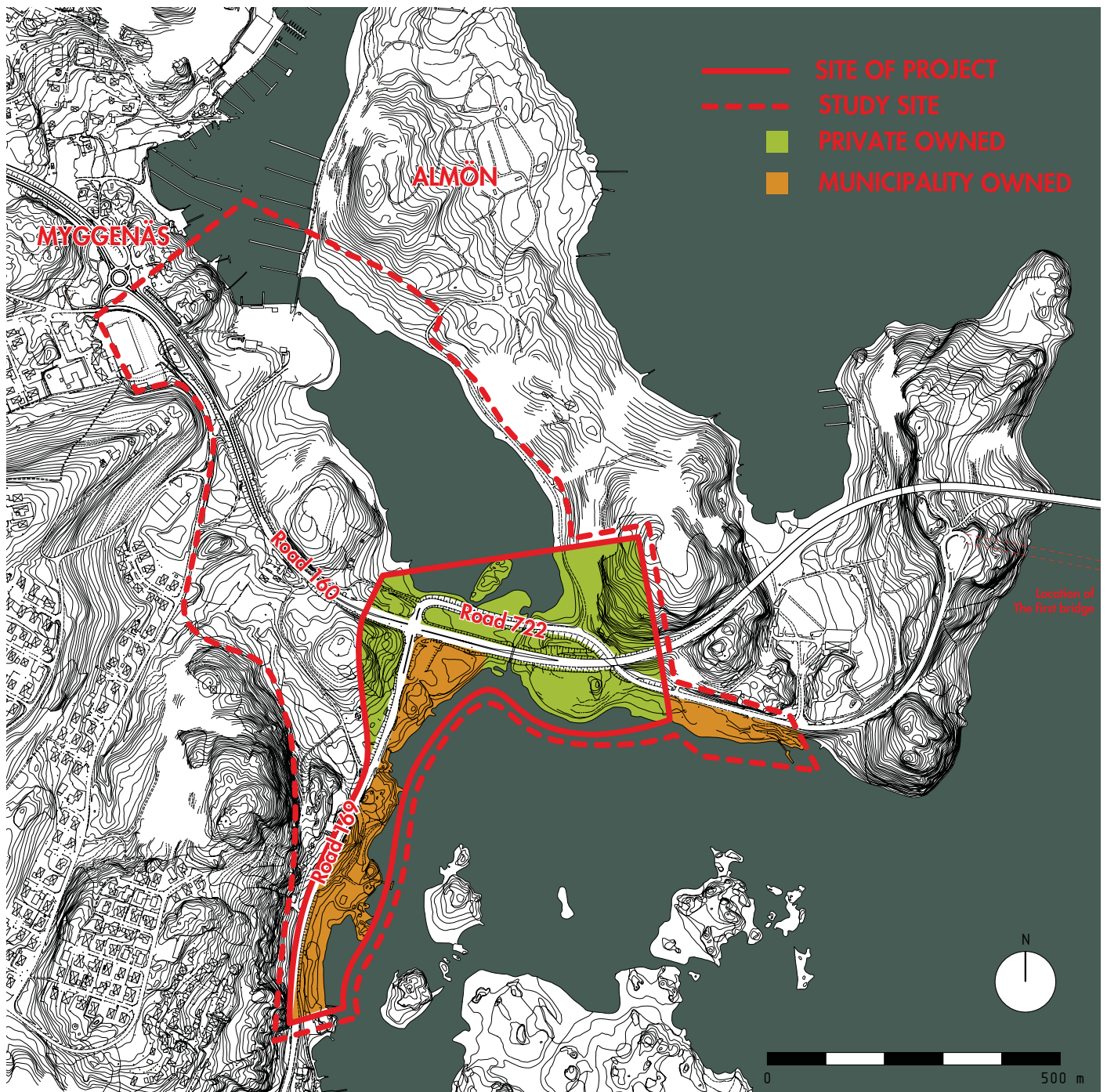
The foot paths connecting the site to Myggenäs as well as Almön are to be regarded as very important. By upgrading these connections, Myggenäs will become a very interesting area for new development.



Entering the site by car, the relationship between water edge and the road



The water edge



INFRASTRUCTURE

There is a high density of traffic on the main roads.

Road 160 carries 10 000 vehicles per day of which 500 are heavy vehicles.

Road 169 carries 10 000 vehicles per day of which 700 are heavy vehicles. The island's main industry zone is situated along this road. This is also the connection to the main shipping port called Wallhamn.

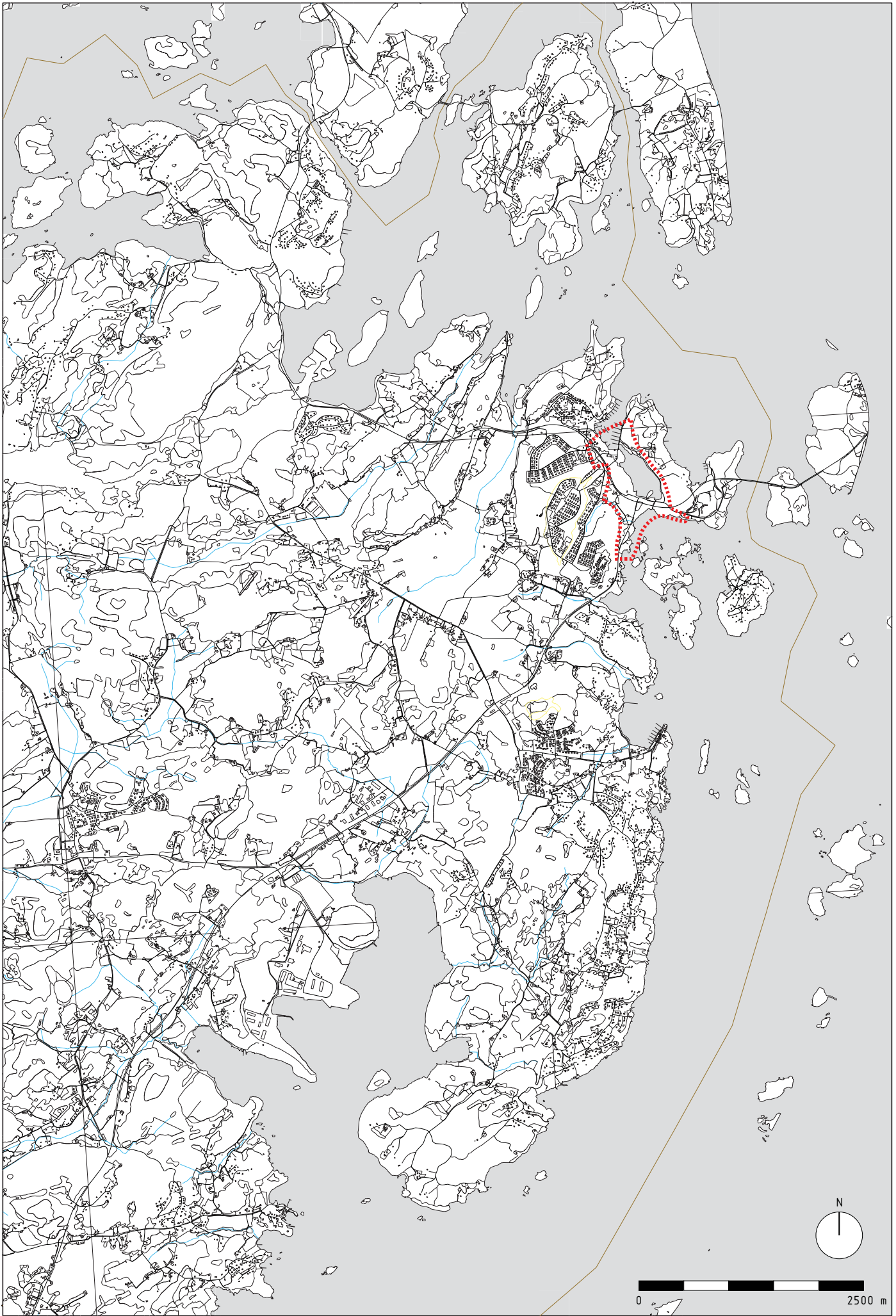
The original bridge was routed through road 722 but collapsed in a traumatic collision in 1980, the current route is constructed as part of the new bridge in 1981.

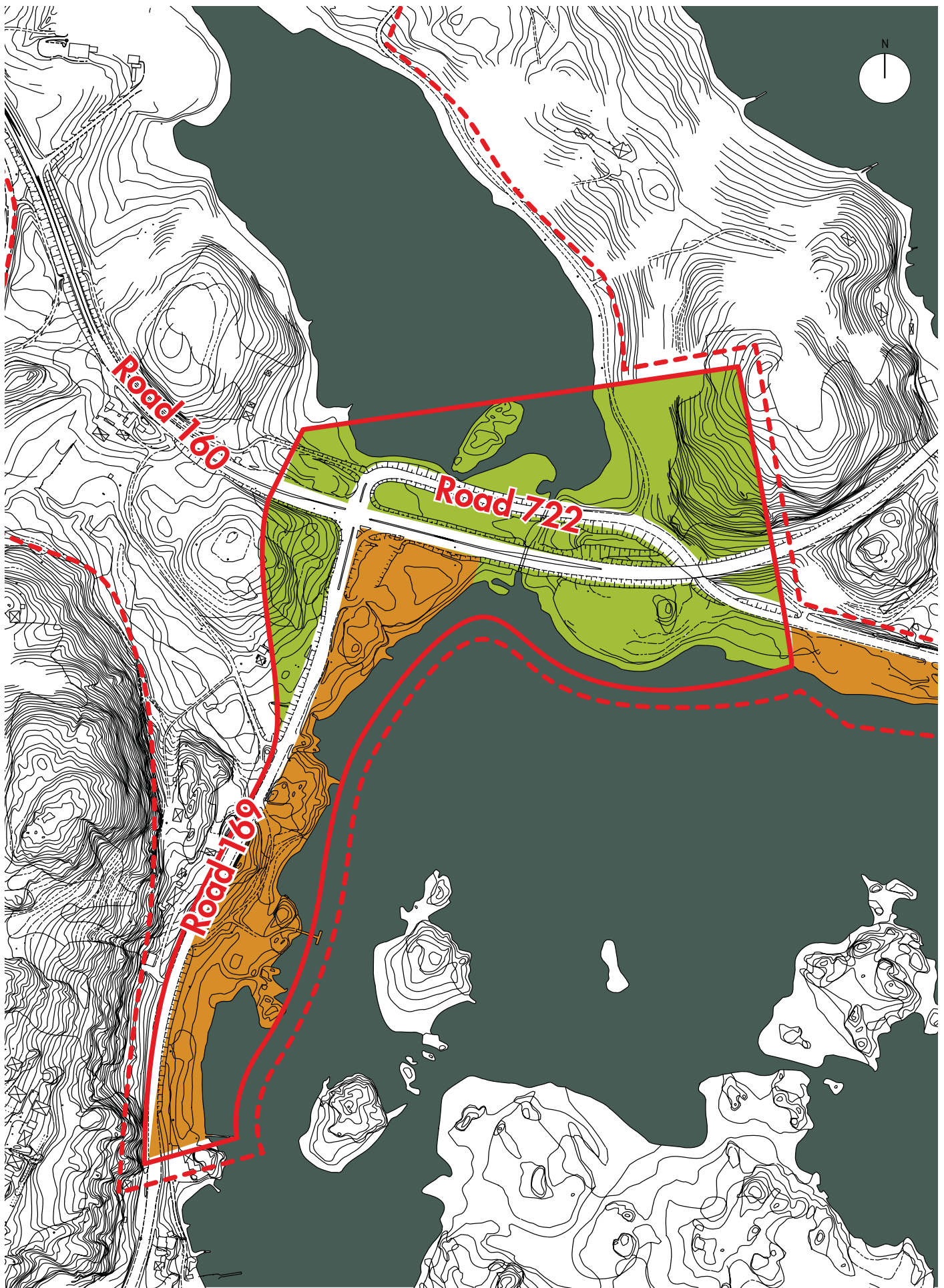
During summertime the traffic increases by about 20 percent.

LAND DISTRIBUTION

The municipality owned land consists of most of the water edge and the current space used for buses and commuting. This is represented in the map as an orange fill.

The private owned land consists of two major estates. The eastern one is connected both to the Almö sund and to the water edge. This is represented in the map as a green fill.





- SITE OF PROJECT
- - - STUDY SITE
- PRIVATE OWNED
- MUNICIPALITY OWNED

0 250 m

